FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL
DE LA
FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO II

Edición Limitada

FUERZA AEREA ARGENTINA 013

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

DIRECTIVA 308/83 EMGFAA

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL
DE LA
FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO II

Edición Limitada

694. Simultáneamente con las operaciones de asalto anfibio, el Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), desarrollaba las siguientes actividades de protección y diversión:

1) Cañoneo naval (06:00 a 09:00) a Goose Green y Darwin por unidades de superficie (HMS ARDENT) desde el Estrecho San Carlos (Anexo PIV-III-1).

2) Ataque aéreo a Howard. Una misión adjudicada por el control aéreo, sin planificación predispuesta a un GR 3 solitario que sobrevoló dos veces las posiciones argentinas sin localizar blancos y fue derribado (blow pipe del E.A.) en el 2do. pasaje (piloto eyectado y prisionero (Flt.Lt. J. GLOVER).

3) A partir de 05:00 aproximadamente comenzó la actividad de PAC en previsión del ataque aéreo argentino; estas secciones se relevaron durante todo el día y algunas fueron derivadas a ataques (como el de Howard y el que sigue).

4) Ataque a helicópteros propios en Monte Kent por aviones GR 3 (hora :) destruyó 1 Chinook CH-47, 1 Puma y 1 Bell 1 H de aviación de Ejército.

5) Ataque terrestre (elementos SAS) a Darwin y posiciones de FAA de Goose Green, antes del alba.

Los pensamientos de un Aviador de caza

695. En nuestro continente, uno de los integrantes de la FAS, estacionado en la BAM San Julian meditaba así:

- "En la madrugada de ese día, Gran Bretaña inicia el desembarco. La noche anterior nuestro Canciller había hablado por televisión, y expresado: "Ya no queda nada por hacer, vamos a la guerra". Desde horas antes yo sabía que integraba las tripulaciones que saldrían en la segunda oleada".
"Esa noche, luego de ver el noticioso, me fuí a la cama. No estaba demasiado preocupado, había ya superado todos los interrogantes de mi alma; estaba decidido a luchar; es más; no quería la guerra, la causa era noble y justa su reindivicación".
"Durante mi vida profesional, había participado en las Unidades de Caza, junto a mis Camaradas y amigos de charlas de asados, nos sentíamos entonces y nos sentímos ahora orgullosos de nuestra especialidad".
"El espíritu de todo piloto de caza es muy particular, tiene algo de lírico y bohemio, pero posee una firme personalidad, cuyo comportamiento quizás se asemeja al de los pumas. Estos, cuando están en pareja, se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca se aglutinan inmediatamente".
"Es por ello, que todo piloto que alguna vez formó

2

parte de una Unidad de Caza, tiene algo en común, quizás, su desafío a la vida, su osadía, su intrepi‑ dez, que hace que se unan ante el peligro, se prote‑ jan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean cama‑ radas y leales amigos. En definitiva, formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con un gran sentido del honor y la leal‑ tad"
"Fueron estos pensamientos y recuerdos de esa noche que me hiciera presentir la llegada de nuestra hora; me empujaba la voluntad de dar el ejemplo".
(My. G. PIUMA J.)

LA REACCION AEREA EN EL ARCHIPIELAGO

696. El CATOM (Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas) al ir tomando progresivamente conocimiento de la mate‑ rialización del asalto anfibio en San Carlos y de las operaciones aeronavales de ataque a nuestras defensa (terrestres y aéreas), alertó en especial a la BAM Cóndor, en la madrugada; la única unidad aérea de combate que poseía, al tiempo que informaba la situación a la FAS, en CRV.

LA BAM CONDOR

697. La red de observadores del aire (ROA) que tenía un puesto sobre el Estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM Cóndor en la posición PUNTA CANTERA (Alf. EGURZA ‑ Sold. CORONEL) mantenía informada a la Base de las evoluciones de algunos bu‑ ques, que divisaba en el estrecho y en especial de la fragata (HMS Ardent) que cañonaba directamente al radar ELTA de la citada BAM y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo se trasladó dicho radar al Sur de la pista, acción en la caul resultó leve‑ mente herido el Ten Darío VALLAZA. Toda su fuerza aérea consistía en 6 IA 58 (Pucará) y sus pilotos correspondientes. La escuadri‑ lla prevista para accionar primariamente era la TIGRE cuyos integrantes eran: Nro. 1 Cap. BENITEZ, Nro. 2 Ten. BREST; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 My. TOMBA (Voluntario en BAM CONDOR, dado que no pertenecía orgánicamente al Escuadrón Pucará. Sus funciones anteriores eran de cursante en la ESGA de la FAA, en Bs. As.).

698. Al comenzar el cañoneo naval (06:00) se reunió a dicha Escuadrilla en el Puesto de Operaciones de la BAM, se le puso en situación y se ordenó su despegue, por secciones, para tareas de reconocimiento ofensivo. La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la Ella debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker ‑ construído en la cabecera de pista y desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían (entre andanada y anda‑ nada) (Anexo PIV‑III‑2) hacia el avión y despegaban de inmediato. Así lo hizo inicialmente el Jefe de Ella. Cap. BENITEZ (A‑531) quien voló ‑solo‑ a la zona de desembarco y confirmó la presencia de los buques de asalto, pero fué derribado por Blow Pipe en proximidades de "The Gap"; se eyectó y tras larga odisea (ver

libro Cap. CARBALLO) regresó al anochecer a la BAM CONDOR.

699. Por tener ya listos sus aviones despegaron antes que el Jefe de Sección) el Nro. 4 My. TOMBA (A*511) y el Nro. 2 Ten. BREST; atacaron con cohetes y cañones, posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin, al Nro. 2 le fallaron las coheteras y se le ordenó dirigirse a BAM MLV. TOMBA volvió a la Base y orbitó en su proximidades hasta que pudo despegar el Jefe de Sección * 1er.Ten. MICHELOUD. Ambos se reunieron y dirigieron hacia el objetivo (helicópteros en Cerro BOMBILLA) pero no los encontraron. Pasó un Harrier, trataron de perseguirlo, sin lo* grarlo por la diferencia de velocidad; se dirigieron a la cabece* ra de playa y fueron atacados con cohetes antiaéreos (no ubicaron blancos en la superficie). Se les ordenó dirigirse a Pto. Argen* tino (desde Operaciones BAM CONDOR) allá fueron orbitando sobre el mar (observando el faro), tratando de enlazar VHF con BAM MLV, cosa que no consiguieron (habían soleccionado una frecuencia errónea) y por lo tanto no se acercaron a la citada BAM y regre* saron a BAM CONDOR. Allí se les asignó otro OM: Casa en colina, próxima a la BAM", donde se estimaba habia elementos SAS que reglaban el tiro naval sobre la Base. Atacaron con cohetes certe* ros y la casa desapareció. Posteriormente les asignaron otro blanco, más al Norte, pero fueron interceptados por 3 Sea Ha* rriers (Libro AWSA pág. 110/111) que derribaron al Pucará de TOMBA, quien se eyectó a 5 mts. del suelo y caminó hacia la BAM CONDOR (en su tramo final a bordo de un helicóptero Bell 212 de la VII Brigada Aérea * Matricula H*85 * tripulación Ten. LONGAR / Ten. BREA / C.1ro. PALACIOS / C.1ro. QUIÑONES). El 1er.Ten. MICHELOUD escapó entre cañadones, razante y luego de un amplio rodeo aterrizó en su base. Eran ya las 10:00 hs. aproximadamente.

700. En horas de la tarde (16:00 hs) los dos aviones restan* tes fueron replegados a BAM MALVINAS (A*533 TEn. GIMENEZ y A*516 Ten. CRUZADO), donde Arr. 16:45 hs.

LA BAM MALVINAS

701. Desde esta Base, donde operaban los Mc 239 de ARA, subordinados al Componente Naval del TOM*Clte. OTERO * se efectuó una salida con un avión de este tipo, tripulado por el TC OWEN CRIPPA que se dirigió (10:05 hs.) al Pto. de San Carlos y atacó (cohetes ZUNNI y Cñ), bajo el fuego, a la fragata HMS Argonaut, averiandola en su cubierta y regresando a la base S/N.

702. Esta Base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el Estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los Pucará de BAM CONDOR y además seguía siendo el único modo de comunicación con el conti* nente; por todo ello el celo de sus defensores se extremaba.

Entra en Acción la FAS [El Callejón de las Bombas("Bomb Alley")] (Anexo PIV*III*3)

703. Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio llegaron al CFAS (procedentes del CATOM) alrededor de las

3

09:00 Previamente se habían alertado las unidades y a partir de dicha hora comenzaron a emitirse las ordenes para:

1) Primera Oleada, constituída por:

a) OF 1181 - 3 M5 -ÑANDU- 1 MK 17 Dep. GRA 09:44 Hs. (Trip. Nro. 1 Cap. ROHDE, Nro. 2 Ten. BEAN, Nro. 3 Cap. JA-NNET). Atacaron (10:32) a buques -dentro de un grupo de 3 en el Estrecho de San Carlos (HMS Broadsword, Argonaut y Plymouth). El Nro 2 Ten. Pedro Ignacio BEAN fué derri-bado por un misil Sea Wolf lanzado desde Broadsword en final de tiro, se eyectó pero no fue recuperado (primer héroe de Argentina en la Batalla de San Carlos), los restantes regresaron a GRA 11:20 hs. tras lanzar sus bombas. Esta Escuadrilla fue la primera de la FAS- en atacar los buques en el Estrecho. Efecto: HMS Broadsword averiada con más de 40 impactos de cañon.

b) OF 1182 - 3 M-5 -PERRO- 1 MK 17 Dep. GRA 09:45 hs. (Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, My. MARTINEZ). Llega-ron al objetivo 10:31, a la misma zona , y atacaron, por primera vez, a la fregata HMS ANTRIM alojándole dos bombas que no explotáron y alcanzándola con impactos de cañón, lo que le provocó considerables daños. Los "Pe-rros" escaparon a máxima velocidad, perseguidos por una PAC del 800 Sgdn (LT. HALE que disparó un AIM-9L) fuera de distancia (Anexo AWSA pág. 109) y regresaron sin otra novedad a GRA 11:24 hs. Los daños causados a esta fraga-ta obligaron a que ella solo fuera usada en el futuro como buque de enlace Malvinas-Georgias.

c) OF 1183 - 3 M5 -LEON- 1 MK 17 SJU 09:55 (Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. CASTILLO) (el Nro. 3 no decoló por téc.). Llegaron al Estrecho (10:40) y atacaron nuevamente con bombas a la ANTRIM - UN (1) impacto en la fragata y se alejaron. Aterrizaron en SJU a 11:21. Compartieron el honor, junto a los perros, de haber sacado de servicio operativo a esta unidad por el resto del conflicto.

d) OF 1184 - 3 M5 -ZORRO- 1 MK 17 SJU 09:53 (Trip. Cap. DIAZ, Ten. AGUIRRE, Cap. DELLEPIANE. Llegaron al OM (Frag. BRILLIANT) a las 10:35 pero falló el mecanismo de lanzamiento de bombas y solo atacaron con cañones, im-pactando pero con mínimos daños. Regresaron sin novedad a SJU a las 11:34.
Veamos el relato del Jefe de Ella. (Cap. Raúl A. DIAZ).

- "La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nubla-do y con niebla en el AD. San Julián. Las tripula-ciones de los Escuadrones de M-5 Dagger y A-4C allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea dado las adversas condiciones climáticas.
Nos dedicamos como lo hacíamos en cada momento dis-ponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las Islas Malvinas, a analizar las capacidades

y limitaciones del enemigo y sobre todo a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realiza- das.
En ese contexto, sabíamos de nuestras magras proba- bilidades de entablar un combate aéreo contra los SH ingleses, producto del escaso combustible que te- níamos para atacar blancos terrestres en la zona de las islas y a su vez alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PAC enemigas. De allí que descartamos incluso, el llevar misiles Aire-Aire.
Siendo oficial de operaciones del Escuadrón Mirage 5 Dagger, me correspondía determinar las "Tripula- ciones de Alerta" ante una eventual misión. En esta tarea me encontraba cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa al enterarnos que losl ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa en el Puerto San Carlos.
De los primeros indicios llegados a través del Co- mando de la FAS nadie dudó en la necesidad de ini- ciar un ataque aéreo, aún con una situación meteoro- lógica marginal.
Como suponíamos, las Ordenes Fragmentarias comenza- ron a llegar. A los M-5 nos ordenaban atacar con cañones y 2 bombas BRP de 250 kgs. la actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las nave- gaciones a ese punto de ataque, se procedió a reque- rir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como de toda la ruta, a analizar cuidadosa- mente la geografgía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cual sería el accionar ante la indudable presencia del CI inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo de la cabe- za de playa.
Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.
"Debí cumplir la OF 1184 la cual nos designaba en indicativo "ZORRO" y que estaba destinada a batir objetivos navales en el canal San Carlos y a atacar las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de Jefe de Ella y llevaba como numeral 2 al Ten. Aguirre y como 3 al Cap. Dellepiane, este último era la prime- ra misión cumplía hacia las Islas; para mí era la tercera.
Durante la reunión previa al vuelo se recalcó los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Yo en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la Ella de M-5 que nos precedía.
Los controles se hicieron rápidamente y nos coloca- mos también en posición para despegar, al dar máxima potencia mi avión giraba hacia la derecha producto de una falla en el freno de la rueda izquierda, tomé la decisión de hacer despegar inicialmente a los numerales y luego, una vez liberada totalmente la

4

pista inicié el decolage normalmente. Reunida la Ella se navegó hacia la isla sin incidentes, durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, las nubes y la niebla se disipaban. Proximos a la isla Gran Malvinas descendimos ini- ciando una navegación rasante hacia el Canal San Carlos, cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la Ella que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el Canal, se encontraban apoyando la acti- vidad de desembarco, la sorpresa del ataque aéreo fue total, los ingleses suponían que la situación meteorológica imperante hasta unos minutos antes se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama visto superó las espectativas que mentalmente ha- bíamos concebido. Pudimos ver claramente el disposi- tivo defensivo de la Royal Navy, los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicirculo. Nos dirigimos a máxima velocidad (aproximadamente a 530 kts/ 980 km/h) hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se reali- zó a escasa altura del agua y con formación en línea de los 3 aviones. A partir de una distancia de 1.000 mts. se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brilliant", con disparos de caño- nes, esto quedó registrado en una filmación de la mira del avión, se observa en la película los impac- tos en su línea de flotación.

En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloqueo del mismo por el intenso frío o por las condicones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, proba- blemente debido a la rapidéz del mismo, solo intentó salir de nuestra puntería adoptando máxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles SA SEAWOLF ni de sus cañones antiaéreos, tenía también un helicóptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo an- tiaéreo contra nuestra escuadrilla, felizmente no fue efectivo.

Al pasar sobre la fragata fragmentos de su estructu- ra desprendidos por nuestro ataque, impactaron con- tra los tanques de combustibles penldulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron maniobras defensivas para evitar

los misiles que pudieran provenir de los navíos
circundantes. La situación era deficil, el accionar
de la defensa antiaérea naval buscaba formar corti-
nas de metralla. Más que impactar a los aviones por
puntería directa, parecía buscarse su derribo por
impactos circunstanciales.
El espectáculo era singular, columnas de agua, este-
las de misiles, explosiones de la munición antiaé-
rea, luces de los proyectiles trasantes, junto todo
en una dansa sin igual.
Tomamos altura al continente, al que arribamos en
una navegación sin incidentes. Habíamos sido testi-
gos directos de un gran despliegue de medios de
combate el que losl ingleses estaban comprometiendo
para usurpar nuevamente las islas.
Nuestra impotencia: pensar que escasos eran nuestros
medios aéreos para distruir al enemigo y hacer que
su empresa no fuera aceptable.

- "Relato del Ten. AGUIRRE FAGET: Siendo numeral 2 en
esta misión, tampoco me salieron las bombas, al
hacer el escape sentí un fuerte ruido metálico. Al
aterrizar en San Julián vimos p;erforaciones en los
tanques exteriores, en un cono de toma de aire y una
esquirla de unos 10 cm. de ancho entró por la parte
inferior de la nariz atravesándola (50 cm. aprox.) y
se frenó en el eje de la pedalera sin rozarme los
pies. La antena de VHF (que también fué perforada)
la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como
"amuleto"; la tenían coalgada a la entrada de un
bunker y me la obserquiaron al finalizar el conflic-
to.

e) OF 1185 - 2 MIII -AGUILA- -MAGIC- GAL 09:56 en salida de
cobertura (Trip. Cap. HUCK, 1er.Ten. SELLES). Arribaron
a MLV a FL 350/400 pero no lograron enlazar con el CIC
MLV y regresaron (habiéndosele disparado un misil acci-
dentalmente al Nro. 1) a GAL 11:19.

f) OF 1186 - 2 MIII -CONDOR- -MAGIC- GAL 10:01 cobertura
(Trip My. SANCHEZ, 1er.Ten. MAGGI). Arribaron a MLV sin
poder enlazar CIC. regresando sin novedad a GAL 11:19.

704. Había finalizado la primera oleada (11 salidas de ataque
y 4 cobertura) con un solo avión propio derribado pero con duros
resultados para el enemigo, con varios buques averiados y dos
fragatas la HMS BROADSWORD y HMS AMTRIN heridas seriamente. El
"Valle de las bombas" (Bomb Alley) con que los británicos rebau-
tizaron a nuestro Estrecho de San Carlos, había surgido a la
consideración mundial.

<u>2da. Oleada</u>

705. Ya a las 06:36 había despegado de PAL un KC-130 (rea-
bastecedor), el TC-70 -TIGRE- (ver párrafo 713) y para esta hora

5

(11:00) se encontraba orbitando en su PCRA, listo para reabaste-cer a los A-4; el otro Hércules C-130 TC-69 que Dep. GAL 14:02 y proveyó REV a A-4 en regreso de los objetivos atacados en el Estrecho. También se encontraba desde la primera oleada (09:30) en el aire, el avión HS-125 (RAYO) (ver párrafo 714, inc. 2). Este ahora controlaba la 2da. oleada, que fue lanzada -desde SJU- cuando estaba regresando la primera.

1) OF 1187 - 3 A4C -TERO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:17. Esta Escuadrilla tuvo problemas técnicos en el REV regresando su Jefe y su numeral. Quedaba solo el Teniente LOPEZ, Néstor Edgardo, quien en su bautismo de fuego, se incorporó a la Sección siguiente que se acercaba al PCRA y que resultó ser la PATO a la cual le falló también el numeral (Alf. MARTI-NEZ) por mismos problemas (REV).

2) OF 1188 - 3 A4C -PATO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:25 (Trip. Cap. ALMOÑO, Ten. LOPEZ, 1er.Ten. MANZOTTI, Daniel Eduardo. Pero se agregó a esta sección, un nuevo integrante, el guía de la sección posterior (OF 91 -RONDO-) Cap. GARCIA, que había despegado, solo, pues a su numeral (Alf. ISAAC) le había fallado el avión en la puesta en marcha. Quedaba entonces esta Escuadrilla, luego el REV, integrada así: Nro. 1 Cap. ALMOÑO, Nro. 2 Ten. LOPEZ (C-309), Nro. 3 Cap. GARCIA, Nro. 4 1er.Ten. MANZOTTI (C-325). Partieron del REV a las 12:54 ya estaban próximos al punto 1 (51 Grados 00 minutos S / 60 Grados 00 minutos W) en ruta correcta al OM. sobrevolaron la Gran Malvina y próximos al poblado "Chartres" fueron interceptados por una PAC de SEA HARRIERS del 800 Sqdn (Hermes). (Neill Thomas - XZ 492 y Mike BLISSETT - XZ 496). Los A4C debieron desprender sus bombas y escapar, intercep-tados eficazmente (HMS BRILLIANT cumplía de CIC) no tenían más que cañones para defenderse; los SEA HARRIERS, lanzaron sus eficaces SIDEWINDERS AIM-9L que impactaron en los A-4C del 1er.Ten. MANZOTTI y del Ten. LOPEZ, visualizándose una eyección propia y otra de un piloto inglés, quien en el combate aéreo aparentemente perdió el control de su avión, eyectándose un instante antes de que éste impacte contra el suelo. El piloto argentino eyectado (supuestamente el 1er.Ten. MANZOTTI) aparentemente murió debido a la alta velocidad que tenía al salir de la cabina de su avión. Todo esto ocurrió al Sur de Puerto Chrismas (Navidad), en cada-ver apareció el día 24-may (ver párrafo 759). Regresaron el PATO 1 y 3 y Arr. SJU 13:47.

3) OF 1189 - 3 A4B -MULA- 1 MK17 - GAL 11:30. Integrada ini-cialmente por el Cap. CARBALLO C-204, Ten. RINKE C-231, 1er.Ten. CACHON C-250, Alf. CARMONA C-214. CACHON regresó por fallas en el reabastecimiento en vuelo, por lo que continuaron 3 aviones. Efectuaron el cruce, y ya sobre la Gran Malvinas RINKE, tuvo falla de transferencia de combus-tible por lo que se le ordenó regresar. Ya en el Estrecho San Carlos encontraron un buque de gran tamaño (algunas publicaciones lo dan como el Río Carcarañá Argentino) pero esto es totalmente falso, pues los pilotos ya conocían de

su posición (Bahía Rey) y evidentemente el buque atacado fue un transporte que esperaba tropas especiales inglesas que intentaban un sabotaje en Darwin. CARMONA lanzó su bomba pese a la indicación en contrario del guía (simultá‑nea) que evidentemente llegó tarde, por lo que se le ordenó regresar a su Base (ya no tenía armamento restante), que‑dando entonces el Cap. CARBALLO, totalmente solo, para proseguir el raid, que continuó hacia el norte, por la costa este del estrecho San Carlos, en donde encontraría (en Bahía Ruiz Puente) a la fragata HMS ARDENT, allí la atacó lanzando su bomba MK 17 (1.000 lbs.) y escapó perse‑guido por los cãonazos de la Fragata; Los MULA regresaron a GAL a las 14:30 Hs.
Este ataque y los posteriores a la fragata HMS "ARDENT" fueron observados por el Teniente EGURZA y el soldado CORONEL desde PUNTA CANTERA, quienes fueron testigos de su agonía y posterior hundimiento.

4) OF 1190 - 3 A4B -PICO- 1 MK 17 - Dep. GAL 11:30 - Cap. PALAVER C-207. Ten. GALVEZ C-221, 1er.Ten. GUADAGNINI C-212, Alf. GOMEZ C-226, esta sección, de la cual un numeral regresó desde PCRA por fallas en el REV, logró llegar (2 aviones) a la zona del OM, estrecho de San Carlos, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. Arr. GAL 14:30.

706. Finalizaba así la 2da. oleada, la de los A-4 que, entre las 11:17 y 14:05 había signado el hundimiento -unas horas poste‑riores y complementado con otros ataques- de la fragata tipo 21 HMS ARDENT. Aunque también allí Habían quedado para siempre, en nuestra Gran Malvina, otros dos gloriosos halcones.

3ra. OLEADA

707. Se integró con el segundo empleo de los M-V y M-III y A-4.

1) OF 1196 - 3 A-4B -ORION- 1 MK 17 - Dep. GAL 13:33 y OF 1197 - 3 A-4B -LEO- 1 MK 17 - Dep. GAL 12:30, LEO (Trip. 1er.Ten. FILIPPINI C-215, Alf. VOTTERO C-224, Ten. AUTIERO C-240), ORION (Trip. 1er.Ten.VELAZCO C-225, Ten. OSSES C-239, Ten. ROBLEDO C-222). Por fallas del ORION Nro. 1 (1er.Ten. VELAZCO) los ORION 2 y 3 se integraron a la Ella. LEO, quedando así formada la "super escuadrilla LEO" de 5 a‑viones al mando del 1er.Ten. FILIPPINI. Se dirigieron di‑rectamente a MLV sin efectuar REV (lo harían al regreso si era necesario) y arribaron al Estrecho dirigiéndose razante hacia Pto. de San Carlos, divisaron una fragata T-21 (La HMS ARGONAUT) que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izq. se lanzaron sobre ella y atacaron con cañones y bombas en intervalos mínimos, alojandole dos bombas que no explo‑taron (Anexo AWSA pág. 115). Eran aproximadamente las 14:37. La Ella regresó intacta a GAL 15:30. La Argonaut cumplió solo funciones de CIC y A Ae por algunos días más

6

tarde y luego fue retirada a GB. Allí el 1er Ten. FILIPPINI, rozó la antena de la fragata con el tanque suplementario de combustible de su avión, que perdió el cono de cola mientras la antena de la fragata quedaba doblada. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302).

- "La Argonaut entró al Estrecho de San Carlos el 20-may como escolta del Grupo Anfibio para los desembarcos del 21-may, antes de tomar posición al NW de la cabecera de playa para actuar como piquete radar en compañía de la Broadsword y Coventry. Durante los "raids" aéreos del 21-may la "ARGONAUT" fue atacada después de las 10:00 hs. por el T/N CRIPPA en un MB-339 A (0766/4 A-115) con cañones y cohetes causando daños al sistema "Seacat" y heridas a 3 marineros. Después de un pasaje sin efectividad de los M-V Dagger fue atacada luego, a poco de las 10:30 por cinco A-4B. Skyhawk y el buque fue impactado por dos bombas de 1000 lbs que afortunadamente no explotaron. Sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestas fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontaneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su (helicóptero) Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.
Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fue declarada operacional el 26-may y reasumió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fue reemplazada por la "MINERVA" que llegó a tomar su lugar 29/30 MAY y la ARGONAUT navegó -hacia el Este- para encontrarse con el buque de reparaciones (Stena Seaspread).
Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 05-jun-82". Nuestros 5 halcones aterrizaron en GAL entre las 14:30 y 15:30 hs.

2) OF 1193 - 3 M-5 -CUECA- 1 MK 17 - Dep. GRA 13:55 - Trip Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT, 1er.Ten. LUNA. Esta Ella., luego del despegue se enteró, que la sección (OF 1194 - 2 M-5 -LIBRA- 1 MK 17 - Trip Cap. CIMATTI, Cap. ROBLES que habían despegado inmediatamente después (15") desde el mismo AD, se volvía -el Nro. 1 Cap. CIMATTI- por perdida de aceite del motor ya que le es notificado por su Nro. 2 que deja una estela de humo negro, por lo tanto le entregó su Nro. 3 (1er.Ten. LUNA) al LIBRA 1.
Quedaron así formadas 2 secciones:
-CUECA: Nro. 1 Cap. MIR GONZALEZ, Nro. 2 Ten. BERNHARDT.
-LIBRA: Nro. 1 Cap. ROBLES, Nro. 2 1er.Ten. LUNA.
Efectuaron el cruce en tiempo claro ilimitado, pero al arribar a la Gran Malvina encontraron una capa 8/8 St (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 mts. Debieron descen-

der a rasante, pues estimaron que estaban ya dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos. (en realidad ya habían sido detectados por la "Brilliant" que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt Cdr FREDERIKSEN y S/LT A.J. GEORGE), los Cueca descendieron en formación cerrada, penetraron las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes se encontraron entre cerros, por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1er.Ten. LUNA) fue interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sgn (Hermes) Lt Cdr Frederiksen sin ser advertido por el resto de la formación. (en realidad declararon al regreso, que LUNA se había estrellado contra un cerro, aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó, quedando herido, pocos instantes antes de que su M-5 se estrellara, y fue posteriormente recuperado.
Los tres restantes continuaron inconmovibles hacia su OM (14:48) (Los Sea Harrier que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron por seguridad. Los M-5 entraron (de S a N) al Estrecho y atacaron una fragata T-21 (la ARDENT), (sin haber visualizado humo ni fuego en cubierta, pese a que este era el segundo ataque que erecibía por parte de la FAA), con cañones y bombas, alcanzándola y luego de esquivar en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302):
- "ARDENT fue atacada por un Skyhawk solitario alrededor de las 12:55, pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40 que ella fue impactada por una bomba que destruyó el (helicóptero) LYNX (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al NW a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección".

3) OF 1199 -LAUCHA- 3 M-5 - 1 MK 17 -Trip. Cap. DONADILLE, My. PIUMA, 1er.Ten. SENN. Dep. SJU 14:00 hs. (derribados los tres 14:58 OM). Este es el relato de uno de sus componentes, el actual Vcom DONADILLE: "Debido a la demora en poner en marcha del número dos (2), y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el OM, el Jefe de la escuadrilla "RATON" cambió el órden de despegue y por consiguiente el de arribo, con el Jefe de la Escuadrilla "LAUCHA" (1er Ten ROMAN). Esta acción era factible pues la autonomía disponible operando desde la BAM San Julián, no permitía más qwue una trayectoria casi directa hacia el objetivo. La navegación se cumplió normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que a unas ciento veinte (120) millas del lugar de ataque la Escuadrilla estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas de los Salvajes sólo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran: 8/8 de St. y Sc. a unos 400/500 metros, con la visibilidad reducida, a veces, por llovizna

nas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del OCAT en vuelo, la información de que habia gran actividad de Harriers en la desembocadura norte del Estrecho de San Carlos. Estando aproximadamente a un (1) minuto de vuelo del Estrecho y con la Escuadrilla formada en linea, con una separación entre aviones de unos 200/300 metros, el numero tres (3) que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como número uno (1), miró hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1000 metros del númeroi tres y volando en el mismo sentido, unos trescientos metros más alto. En principio me pareció el perfil de un A-4B. Un hecho que me llamó la atención fuè que esta aeronave iba alcanzando la linea de frente formada por la Escuadrilla, por lo cual se deducia que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenian nuestros M-5D. En ese mismo instante el piloto inglés divisó al "RATON" tres, iniciando un brusco viraje hacia este. Esta acción me permitió identificar al avión como un Sea Harrier, pues pude verlo en planta. Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo, el numeral tres tardó en reaccionar, por lo que reiteré la órden (posteriormente este, que era el Cap SENN, me dijo que el avión que el habia visto era otro que venia en una trayectoria a 90 grados de la nuestra, razón por la caual habia demorado el viraje. Ante lo dificil de la situacioón, pues el Sea Harrier estaba acomodándose en una buena curva de persecución con respecto al tres, comencé a hacer fuego con mis cânones tratando de distraer su atención, cuando lo tenila a unos 700 metros. Esto hizo que el inglés abandonara al tres y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente pique mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual deberia pasar el avión de mi oponente y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzábamos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante, tampoco pude advertir impactos en el oponente pues el cruce fuè muy. fugaz, debido a las velocidades sumads de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con minima altura (30/40 mts.). Al salir en viraje hacia la derecha casi tuve que invertir mi avión pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que habia iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibi el impacto de un misil inglés, que dejó a mi avion totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que este colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que habia corrido mi numeral dos (My PIUMA). Luego del descenso en paracaidas, si bién tenia serios trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me habia eyectado, pude caminar aproximadamente unos veinticinco (25) kilómetros hasta llegar por mis propios medios hasta Puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre. La PAC británica estuvo integrada por Lt Cdr N.D. WARD (2A 175) y Lt S.R. THOMAS del Escuadrón

801 (Invincible). Las apreciaciones del My. DONADILLE y My. PIUMA, posteriores a este FombatJ coinciden en declarar que ambos dispararon sus cañones, desde muy cerca a un Harrier de esta PAC y creen haber impactado en el mismo. De confir- marse ser'phia este un brillante logro de nuestros caza- dores en el combate aire-aire (y el único caso de daños o derribo A-A en todo el conflicto por nuestra parte). Veamos lo que, en 1986, dice el libro FAW de la R.N. (pág. 217): "Mientras WARD se comunicaba con Brilliant, el y THOMAS estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Puerto Howard. WARD de pronto se dió cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con THOMAS (su nume- ral). Preocupado y luego de una breve busqueda de él, WARD informó al Invincible que el estimaba que THOMAS había sido derribado. En realidad el había recibido algun impacto de la AAe de Port Howard (NT En realidad allí solo había Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto F/S su radio. Entonces, muy corto de combustible, WARD llegó al PAL a las 15:30 donde encontró a un recien llegado THOMAS, vivo y coleando. El daño a su avión (el primero que se infringia a un Sea Harrier del Invincible) (SIC) fue reparado en 24 horas".
La información que posee la F.A.A. es que este avión no pudo llegar al PAL y aterrizó de emergencia al Norte de la Isla soledad, de donde su piloto fue rescatado en un Sea King

4) OF 1198 -RATON- 3 M5 - 1 MK 17 - (SJU 14:05) Trip. My. PUGA, 1er.Ten. ROMAN, 1er.Ten. CALLEJO (Despegue SJU 14:05 aprox.) 15:00 entraron en el Estrecho San Carlos y atacaron con 2 bombas (la del guía no se desprendió) y cañones al HMS BRILLIANT que operaba como CIC, hiriendo a un controla- dor mientras que el Nro. 3 atacó otra fragata en las inme- diaciones; arribaron a su base (los tres) SJU S/N a las 15:45 hs.

* En final sobre el Estrecho San Carlos, diviso 1 buque a las 11:00 hs. El Nro. 3 no lo ve y sigue formado al Nro. 1. Atacó con cañones y lanzó las dos bombas. El Nro. 2 divisa otro buque más al Norte.

4ta. OLEADA

708. Doce minutos más tarde se lanzó la 4ta. y última oleada del día; ahora con los A-4 (B y C) sin REV en el vuelo de ida (solo previsto al regreso de ser necesario):

1) OF 1201 -RASPON- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. CAFFARA- TTI, Ten. LUCERO, el tercer avión no despegó por fallas técnicas. Desp. SJU 15:57 hs. Su objetivo era el mismo que el de la Escuadrilla "CHOCLO", cumpliendo la navegación un (1) minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno regresaron sin REV a SJU, Arr 17:29.

2) OF 1202 -CHOCLO- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. PIERINI,

8

ler.Ten. URETA, Ten. MENDEZ). Desp. SJU 15:49. Su objetivo Material eran buques en el Canal COTON (52 grados, 61 minutos oeste) y zonas próximas. Se sobrevoló el lugar sin detectar buque alguno, regresando sin hacer reabastecimiento a la Base de asiento. Arr. SJU 17:32.

3) OF 1203 MATE 4 A4B 1 MK 17 Cñ (Trip. Cap. VARELA C 207, Ten. ROCA C214, Ten. MAYOR C242, Alf. MORONI C212). Desp. GAL 16:30 hs. Se dirigieron al Estrecho de San Carlos y entraron por Punta Corrientada, ya con el crepúsculo y poca visibilidad; regresan sin avistar ningún buque. Arr. GAL 19:00.

709. Las unidades de combate de la FAS, al finalizar un día de gloria, reposaban... tal vez asombradas de su propio coraje.

Nuestros Helicópteros

710. Cumplieron ese día las sigiuientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "HALCON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 10:00 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando allí nuevamente a las 10:30 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUENA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

2) Un (1) Bell ~~212~~, matrícula H483, indicativo "CONDOR", que despegó de Darwin a las 17:15 horas para cumplir una tarea de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente en Darwin a las 17:45 horas. Tripulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C lero LPEZ A. (M), C lero LOPEZ R. (OP) y C lero MONTALDO (A).

3) Un (1) Bell 212, matrícula H485, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 17:15 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando en Darwin a las 18:40 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y C lero QUIÑONES (OP). En este vuelo se concretó la primera misión de Busqueda y Rescate que tuvo éxito por parte del Escuadrón Helicópteros en Malvinas. En primer lugar se encontró al avión (Pucará) con evidencias de una eyección, luego se ubicó al asiento y al paracaidas, prosiguiendo luego la busqueda del piloto. Oscureció muy pronto ya que estaba nublado, lo que no impidió que se siguiera buscando, hasta que una bengala les permitió encontrar el lugar en donde estaba el piloto (My TOMBA). Regresaron guiados por el Radar de artillería y en la aproximación final fueron ayudados por un círculo de linternas que el personal mantenía encendidas en la BAM Cóndor para que pudieran aterrizar con alguna referencia.

La meteorología

711. El tiempo que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba -a las 17:00 hs.- a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacia el Este, un frente frío (provocado por un centro de Baja) al SW de Tierra del Fuego, con precipitaciones y nubosidad baja.

Los ataques de nuestra aviación naval

712. Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A-4Q operaban desde su Base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos (2) oleadas (De 6 a-viones cada una) en los siguientes horarios: (según informe del C.F. TROITIÑO)

1) A las 11:05 Hs. 6 A-4Q, dos escuadrillas al mando del CC ZUBIZARRETA y CC Castro FOX con Mh SE. C/U entraron al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto Fox ini-ciaron el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2) A las 15:00/15:15 Hs. 6 A-4Q - 4 MK-82, de los cuales:

   a) 3 A-4Q (Nro 1 CC PHILIPPI, Nro 2 TF MARQUEZ y Nro 3 TC ARCA) atacaron en proximidades de los islotes Tyssen a un destructor o fragata, logrando impactos directos. Posteriormente fueron perseguidos por una PAC (Del 800 Sqdn Invincible) y derribados (Nro 1 y Nro 2) por side-winder AIM-9L (CC PHILIPPI, eyectado y luego recu-perado; TF MARQUEZ fallecido), mientras que el Nro 3 fue averiado por cañones del buque atacado, logrando ARCA llegar a proximidades de Puerto argentino, donde se eyectó y fue recuperado.

   b) 3 A-4Q (ROTELO - LECOUR - SYLVESTER) operaron en la boca sur del Estrecho (Márgen derecha) donde atacaron una fragata no identificada y regresaron a su Base sin novedad.

Los Reabastecedores KC-130

713. Desde las 06:36 hasta las 18:25 dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1) TC-69 -Vcom. LITRENTA (Cte) Cap. DESTEFANIS (2do. Piloto) My. MENSI (Nav.) Despegue de GAL 14:02. En previsión REV de Ellas (4ta. Oleada) al regreso de OOMM. Arr. GAL 18:25.

2) TC-70 -TIGRE- Vcom. CABANILLAS (Cte) My. MARTINEZ (2do. piloto) Vcom. SPERANZA (Nav) Despegue PAL 06:36, se dirigió al PCRA en Lat. Long. , para REV de Ellas (2da. Oleada) en su vuelo de ida al ON.

Las salidas del Escuadrón FENIX

a

714. El Escuadrón FENIX ese día fue también una valiosa herramienta para velar los ataques reales que lanzaba la FAS exponiendo sus aviones y sus heroicas tripulaciones, (muchos de ellos aviadores civiles), a la detección y probable ataque de las armas antiaéreas y aún contra aéreas del enemigo. Así salieron:

1) Salidas de Diversión

a) OF 2138 ‑ 2 LR‑35 ‑PUA‑ Tripulación. Nro. 1 Cap. AR‑QUES/Cap. PANE, Nro. 2 Cap. JURI/Ten.CERCEDO. FL 300. Dep. CRV 11:26 a (51 Grados, 30 minutos, S ‑ 63 Grados, 00 minutos, W), descenso FL 20 posterior Arr. SCZ 13:40 hs.

b) OF 2139 ‑ 1 LR‑35 A ‑PONCHO‑ Tripulación Cap. MARTINEZ‑/Ten. CASADO. FL 300 GRA 11:36a (54 Grados, 00 minutos, S ‑ 61 Grados, 00 minutos, W, descenso con R Grados 70 Grados a FL 20, posterior Arr. GRA 12:50 hs.

c) OF 2141 ‑ 2 LT‑35 A ‑PUA‑ Tripulación: Nro. 1 Cap. ARQUES/Cap. PANE‑ Nro. 2 Cap. JURI/Ten. CERCEDO. FL 300 SCZ 13:53 a (47 Grados, 30 minutos, S ‑ 61 Grados, 00 minutos, W). Descenso Rumbo 70 Grados a FL 20, posterior SCZ 15:18.

d) OF 2145 ‑ 2 LR‑35 A ‑FUEGO‑ Tripulación: Nro. 1 My. GONZALEZ/Cap. CEAGLIO‑ Nro.2 1er. Ten. ACOSTA/Alf. RE‑DONDA SCZ 16:10 FL 300 a (48 Grados, 30 minutos S ‑ 62 Grados, 00 minutos W). Descenso Rumbo 150 grados a FL 20, posterior CRV Arr. 18:10.

c) OF 2146 ‑ 1 LR‑35 A ‑PONCHO‑ Tripulación: Dep. GRA 16:10 a FL 300 (53 Grados, 30 minutos S ‑ 61 Grados, 00 Arr. GRA 17:53.

e) OF ‑ 1 LR‑35 A ‑ ‑ Tripulación: My Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C 1ero MOTHE J., quienes guia‑ron a los Mirge 5 D que cumplieron la OF número 1193 (CUECA ‑ pág. 8), hasta las proximidades de los Montes HORNBY (visualizados con St. bajos sobre ellos), en la isla Gran Malvina. Durante el regreso a Río Grande, con 150 pies de altura (50 Mts.), se cruzaron en rumbos opuestos con tres (3) A‑4 de la Armada, sobre la Bhía San Julián.

2) Salidas retransmisor:

‑ Transportaban al Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Ellas de ataque en vuelo, en delegación de autoridad operativa del Comando FAS, a la vez que enlazaba a éste con aquellas, informando resultados del ataque:

a) OF 2136 ‑ 1 HS ‑ 125 ‑RAYO‑ Cte. Ten. POGGI/S.P. ACOSTA (Trip. OCAT: Vcom. TORRES, My. MEDINA) Dep. CRV 09:30.

Punto espera CRV Arr. CRv 14:00. OM 51 Grados, 00 minu-tos S / 63 Grados 00 minutos W FL 180 interceptado por PAC-FL 210.

b) OF 2140 - 1 LR-35 A - RAYO (trip.: Vcom. DE LA COLINA/- Ten. FELICE/ -OCAT- Vcom. PEREYRA) Desp. CRV 13:29. Punto espera CRV Arr. CRV 17:04. OM 54:00/61:00 W FL 400 Interceptado por PAC FL 400.

c) OF 2144 - 1 HS - 125 -RAYO 1- (Trip. Ten. POGGI/ -OCAT- Vcom. TORRES/My. MEDINA/S.P. ACOSTA) OM 51:30 S/63:00 W FL 100 - Interceptado por PAC FL 280.

3) Salidas de exploración y guiado:

a) OF 2142 - 1 LR-35 A -PUA- Tripulación: Cap. BUIRA/Ten. CABALLERO Desp. GRA 09:39. Bajo control CIC GDE, Arr. GDE 11:35.

<u>Anochece el 21 de Mayo de 1982</u>

715. nochese el 21 deMayo, el Comando de la FAS ordena a la BAM San Julian (Escdr. A-4C), eltraslado de 3 aviones salidos de inspección desde DOZ a SJU para ello se designa al Cap. Garcia, ler.Ten. Constantino y Ten. Cuello, a bordos de un LR 35A desde SJU a DOZ donde arriba a las 01:00 hs. del día 22-may, posterior a los vuelos de mantenimientos respectivos a cargo del Cap. Garcia, se produce el traslado a SJU despegando de DOZ a las 15:30 hs. conformando la Ella 1 Cap. Garcia, 2 Ten. Cuello y 3 ler.Ten. Constantino,

<u>El día mas glorioso de la F.A.A.</u>

716. Este fue el día más glorioso de la Fuerza Aérea Sur (Cte. Brig. Ernesto H. CRESPO) y esforzado de la BAM CONDOR (Goose Green) en nuestro archipiélago, dependiente del CATOM (Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS). A estos dos organismos opera-tivos, integrados (en todos sus niveles) por sus hombres más capaces que demostraron su valor y su moral, la FAA debe su orgullo histórico.

<u>El Balance del día</u>

717. Después del tremendo esfuerzo, en el EM de la FAS, se evaluaban las operaciones de combate:

1) Efectividad de los sistemas de armas empleados:

a) Sistema A-4B

- Salidas previstas	20	100	por ciento
- No salen por Tec.	2	10	por ciento
- Derribados	-	-	

10

- Regresan	18	100 por ciento
b) Sistema A-4C		
- Salidas previstas	14	100 por ciento
- No salen por Tec.	5	35 por ciento
- Derribados	2	22,5 por ciento
- Regresan	7	78,5 por ciento
c) Sistema M-5		
- Salidas previstas	23	100 por ciento
- No salen por Tec.	2	8,5 por ciento
- Derribados	5	23,5 por ciento
- Regresan	16	76,5 por ciento
d) Sistema M-III		
- Salidas previstas	6	100 por ciento
- No salen por Tec.	-	-
- Derribados	-	-
- Regresan	6	100 por ciento
e) Sistema Pucará		
- Salidas ordenadas	4	
- No salen por Tec.	-	-
- No salen por Sit.Oper.Terr.	-	-
- Derribados	2	50 por ciento
- Regresaron	2	50 por ciento

2) Disponibilidad de medios remanentes

(Aviones de combate de la FAS)

a) Dotación anterior	47 aviones
b) Derribados	7 aviones
c) Saldo disponible	40 aviones

d) Porcentaje de pérdida 15 aviones

3) <u>Daños estimados al enemigo</u>

- La evaluación qué, a esta altura de los acontecimientos, el EM FAS hacía en base a la información disponible era:

1) Tres fragatas hundidas (en realidad era solo la HMS ARDENT que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundiría al día siguiente)

2) Dos Sea Harrier derribados. En realidad fueron:

   - UN (1) Harrier derribado (piloto prisionero)

   - UN (1) Harrier derribado (por cañones A-A, piloto recuperado, confirmado parcialmente por UK).

3) Tres fragatas averiadas. En realidad fueron:

   - Fragata tipo 21 ARGONAUT - ANTRIM - BRILLIANT - averiadas de consideración, BROADSWORD y ALACRITY levemente.

11

El Día 22 de Mayo de 1982 (SABADO)

La meteorología

718. Una zona frontal, orientada N/S en las provincias Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja (y nieve) la línea de la costa continental, afectando los AADD de despliegue FAS.
En el área Malvinas: poco nuboso en las primeras horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles sector W. Ultima hora de la tarde disminución del techo y aumento nubosidad con precipitaciones aisladas.

"Cuando levanté los ojos, me encontré con un cielo despejado, había dejado de llover y una bóveda con un intenso color azúl y miles de estrellas me cubrían como si fuera un manto. Que espectáculo maravilloso ! qué soledad !, nunca había distinguido con tanta nitidez la "Cruz del Sur", la observé extasiado, bellísima, en ese sector tan austral de nuestro País."
"No sé porque hay imágenes y pensamientos que pasan como relámpagos por nuestras cabezas. Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo, como si Dios se hubiera apiadado de mí y me dijera...!! Adelante, Adelante !! te doy otra oportunidad. La hemorragia de boca y nariz habían cesado, mi respiración ya era más controlada, sólo el tobillo y mi columna seguían con mucho dolor."
"Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha, estaba menos agitado que el día anterior, y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho, debía pisar simpre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral."
"Me había propuesto llegar ese día al refugio, por lo tanto debía descansar sólo cuando realmente estuviera agotado. No comprendía como no había llegado hasta allí el día anterior; sólo había caminado unos 400 metros en un lapso de 2 horas."
"Me encontraba subiendo los últimos 100 metros, serían aproximadamente las 14:00 horas; 24 horas después de mi eyección, cuando nuevamente me desbarranco y caigo con todos los elmentos de supervivencia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso."
Tomo conciencia que debo controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del día antrior; caminaba 10 ó 20 metros y me desplomaba, e inmediatamente quería seguir avanzando; ! Pero cómo controlaba el tiempo de descanso !. Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido, que por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.

Me dió resultado, 50 ó 60 minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero."

"No podía creerlo, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún Kelper, ningún animal. Ahora debía decidir como sortear ese alambrado de púas que no era muy alto, pero tampoco bajo."

"Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, (3 ó 4) cuyas transqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas, para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado."

"Tendido en el suelo y a metros de la casa, saqué el lazo de la cintura y apuntando con mi revólver, grité, !!Vive alguién!!, me sorprendió escuchar mi voz, no sé porque grité, quizas con la esperanza que alguién me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado."

"La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de 2 metros por 3 de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 ó tal vez 20 minutos."

"Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda, tomé dos aspirinetas y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía "QUEEN DRINK" (El trago de la reina), la iba a usar como caramaniola."

"Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia puerto Howard, que ya creía que estaba aproximadamente a 5 km. del lugar de mi caída."

"Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pié, escucho el ruido caractrístico de las palas de un helicóptero, Que emoción!! podría afirmar que sentía los latidos de mi corazón."

"Rapidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome llego al borde del cerro. Allí abajo veo un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era Británico o Argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela Argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubre la colina."

"Que emoción indescriptible, de espalda a la tierra, miraba fijamente al helicóptero como se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria, que maravillosa era la vida."

"En pocos minutos sería rescatado, trasladado a un

12

hospital, examinado por médicos y fundamentalmente a un lugar confortable, al reparo del frio y el viento; en fin con todo lo necesario para aferrarme a la vida."
"Tirado en el suelo, el helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos Suboficiales con una camilla y un Capitán del Ejército Argentino, que constituian un grupo comando de rescate."
"Ya en el helicóptero, el Comandante de Aeronave, Primer Teniente D. Marcelo Jorge PINTO, me pregunta si habia visto a otro Oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que si, que me llevaran hasta los restos de mi avión donde resultaria más facil ubicarme."
"Minutos más tarde, recuperamos al Primer Teniente SENN, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo nos dirigimos a Puerto Howard."
"Al llegar a dicho puerto el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahi recogió al Primer Teniente de la RAF D. Jeff CLOVER (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios."
"Cuando el aviador inglés subió al helicóptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo, mi primera reacción es extenderle la mano y ofrecerle mi taza; tomamos café, conversamos un poco. El estaba bastante confundido."
"La odisea que precede nuestro traslado a Darwin, es otra historia. El cruce del Canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no solo teniamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enmigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podrian derribar."
"Sobre nuestras Islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmnte aterrizamos y nos trasladaron al Hospital de Campaña, no sin antes presenciar el ataque de una Sección de Harrier y el derribo de uno de ellos."
"Después de dos dias "Gracias a Dios", era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Dscansé profundamente. Cuando desperté, no sabia cuánto tiempo habia transcurrido."

Fdo. Gustavo PIUMA JUSTO

El accionar del enemigo

719. Aprovechando al mal tiempo sobre el Continente que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, el enemigo británico:

1) Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de tropas remontando a 3.000 (No picnic) el

número de hombres y asimismo pertrechos indispensables.

2) Efectúa ROF sobre el Estrecho con su arma aérea. Una sec# ción de Harriers (R.FREDEIKSEN en elSea Harrier XZ#460 y M. HALE en el Sea Harrier XZ#499 deX "Hermes") atacó (08:23) y averió al GC#83 (PNA) " Río Iguazú", que transportaba dos obuses 10.5 Otto Mellara del E.A. para la Guarnición Dar# win, obligándolo a varar en la costa N del Seno Choiseul, con 1 muerto y dos heridos. El fallecido en este ataque era un Suboficial de Prefectura Nacional al ser alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se encontraba con la ametralladora repeliendo el ataque. Según se comentó ese día, en esta heroica acción había averiado uno de los aviones atacantes. Los náufragos fueron recuperados (5 heridos, 1 cadaver y resto tripulación), 1 cañón y muni# ciones.

3) Hostigó, con ataques aéreos rasante a la pista de BAM Cóndor (14:28), sin daños. Se estima 1 Harrier averiado por A.Aé. (Anexo Gl AA # Darwin # 22 May).

Relato Ten. BREA: Los ataques fueron en vuelo rasan# te, con lanzamiento de Chaff, el personal adel Es# cuadrón helicópteros de la B.A.M. Cóndor con ametra# lladoras 12.70 emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupaban efectuaron ráfagas sobre ael numeral de la sección atacante observandose a través de la munición la precisión de los disparos.

Relato My. POSE ORTIZ DE ROSAS: La R.O.A. aviso que entraban hacia la B.A.M. Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del Esc. Helicópteros cumplian tur# nos en 2 ametralladoras 12,70 mm. y 2 7,62 que aeran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2#may#82, el 1er.Ten.FERNANDEZ estaba a cargo en esa oportunidad. Ví aparecer un Harrier sobre el canal en vuelo bajo debido al fuerte viento de frente que tenía a muy baja velocidad terrestre. con total serenidad el 1er.Ten., refirió el blanco y ordeno "Fuego Libre". El avión lo ví envuelto en proyectiles trazadores (las bandas las teníamos armadas unicamente con esta munición). El avión se elevó e inclino sus planos a la derecha, todo el mundo continuo disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos y lo ví desaparecer en franco des# censo detras del lomo que era la pista aún inclina# do, me quedé unos segundos esperando oir o ver detras del lomo la explosión, no fue así y ordene un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar seguro que había sido derribado pero no fué locali# zado.

La conducción Superior Argentina

13

720. En los altos organismos de nuestra conducción política militar (Junta Militar - EMC) se evaluaron los acontecimientos del día 21 y en especial el hecho trascendental de la cabecera de playa que el enemigo había logrado consolidar en el área de San Carlos.

721. Aparte de otras medidas de carácter militar -tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva es- tratégica terrestre se planificó una acción conjunta (ARA/FAA) para el ataque a dicha cabecera de playa. Las tareas principales (dentro de las operaciones de CB) para la FAA eran el ataque a objetivos terrestres en Puerto San Carlos y Puerto Sussex, mien- tras que a CANA se le adjudicaron OM terrestres y navales en Establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

La FAS

722. Este Comando comenzó a planificar, durante la noche 21/22, las operaciones de ataque a objetivos terrestres (AOT) con sus consiguientes operaciones de apoyo (cobertura - REV - Diver- sión - Control Aerotáctico). Tenía que superar tres obstáculos principales:

1) El mal tiempo reinante en el Continente y en las áreas de REV que si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida de las salidas, penalizaba, seriamente su recuperación.

2) El agotamiento y desgaste operativo sufrido por las Uni- dades de combateel día anterior a causa del tremendo es- fuerzo (operativo y técnico) realizado.

3) La ausencia de OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) en el área de los OM terrestres. Así y todo, la FAS actuaba con todas sus capacidades remanentes. Cumplió así:

   a) Las salidas de diversión en la madrugada

   - OF 2162 -PUA- T-21 (Trip. 1er.Ten. BIANCO/Ten. HE- RREROS), Desp. CRV 00:30 a FL 330 Pto. 2 (48 Grados, 42 minutos, S - 62 Grados, 45 minutos, W) descenso a 2000 ft a CRV, Arr. 02:00. Esta salida provocó una salida de PAC que se dirigió a su intercepción.

   - OF 1206 -POTRO- 1 LJ-35 - (Trip. Cap. BENZA /1er. Ten. RONCONI/ C 1ero MOTHE), Desp. GRA 03:00 Hs. (GRA vertical MLV-GRA - Fl 400). Este avión enlazó CIC MLV a las 04:01 y provocó una salida Sea Harrier para interceptarlo. El POTRO regresó a casa 04:20, aterrizando en GRA 05:08.

   - OF 2162 -FENIX- T-21 (Trip. Cap. GONZALEZ/Ten. CER- CEDO) Desp. CRV 01:12 a FL 330, Pto. 3 (49 Grados, 12 minutos, S - 63 Grados, 14 minutos, W), regreso a CRV. Arr. 03:24. CIC ordenó su regreso y fué atacado

S. Dart.

- OF 2161 -CARDO- LR-35 - Desp. CRV 21:10 (Trip. Vcom. DE LA COLINA/Ten. FELICE) a FL 330, Pto. 1 (48 Grados, 35 minutos, S - 62 Grados, 36 minutos, W), descenso 2000 Ft y regreso a CRV. Arr. 22:55.

- OF 2164 -SOL- LR-35 A (Trip. My. GONZALEZ/Cap. CEAGLIO). Desp. SJU 22:41 a Pto. 4 (49 Grados, 12 minutos, S - 63 Grados, 14 minutos S) FL 300, descenso y regreso SJU. Arr. 23:59.

- OF 2166 -LUNA- LR-35 A (Trip. 1er.Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA) Desp. SJU 23:59 FL 300 a Pto. 5 (49 Grados, 30 minutos, S - 63 Grados, 30 minutos), descenso y regreso SJU. Arr. 01:18.

b) <u>Las salidas de combate</u>

- A partir del mediodía la FAS puso en ejecución las siguientes salidas de combate Anexo PIV-III-4):

- OF 1204 - 4 A-4C -LEON- 3 BRP. Desp. SJU 12:04 (Trip. Cap. CAFARATTI, Ten. BONO, 1er.Ten. URETA, Ten. CODRINGTON). Llegaron al Estrecho de San Carlos, con muy malas condiciones meteorológicas, las que para el posible ataque visual al Puerto (San Carlos) se agravaron, reduciendo toda visibilidad. Además, la falta de un OCAA en la zona del objetivo y la falta de señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad del ataque. El guía suspendió la misión y al regresar, próximos a cruzar el Estrecho San Carlos, observaron en su costa este (Bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín), un buque que no fué atacado por la Escuadrilla, por haber sido avistado en una posición relativa a la de la Escuadrilla que exigía un viraje tal que demoraba el ataque, con el consiguiente peligro de derribo para los aviones, por lo cual dieron potencia a pleno en sus aviones y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje en San Julián, informaron la posición del buque avistado y que no habían podido atacar, enterándose que se trataba de un buque argentino que se encontraba varado debido a un ataque de una fragata inglesa. Regresaron y Arr. SJU 14:45.

- OF 1207 - 6 A-4B -CHISPA- BRP Desp. GAL 15:15 OM Pto. Sussex. Luego del REV siguieron sólo 2 aviones (Nro. 1 Cap. VARELA C-250, Nro. 2 1er.Ten. SANCHEZ C-231). Regresaron 1er.Ten. BERRIER, Ten. CERVERA, Ten. ROCA C-228, Ten. MAYOR C-207 (todos por distintos problemas técnicos). Esta sección llegó por instrumentos al OM y estimando (por OMEGA) efectuaron el lanzamiento sin resultados comprobados. En el

14

regreso, avistaron 2 fragatas a unos 500 mts de la costa y a 2 helicópteros Sea King. Arr. 18:15.

723. Simultáneamente a estas salidas AOT, los Mirage III, efectuaron salidas de cobertura.

- OF 1208 - 2 M-III -PITON- (Trip. My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKY) Desp. GAL 14:42, orbitaron MLV - FL 400 sin poder enlazar CIC MLV (entre 15:10/22) regresando S/N. Arr. GAL 16:03.

- OF 1209 - 2 M-III -COBRA- (Trip. Cap. HUCK, Cap. BALLESTEROS) Desp. GAL 15:45. Estuvieron en el área MLV a 16:15 FL 400, nuevamente sin enlace CIC/OCAT. Regresan a GAL Arr. 17:22 S/N.

c) <u>Otras salidas de apoyo operativo</u>

- De REV 2 KC 130 -CACHO- (TC 69) y DURO (TC 70). Trip. TC 70: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA. Horas voladas 04:00.

- TC 69: Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. Hs. voladas 06:00. Este reabastecedor abasteció a los A-4B (OF 1207) y estaba asimismo previsto para reabastecer a los A-4Q (ARA) entre 14:00/14:15 los cuales no operaron.

- De retransmisor - OCAT - E y R / Diversión - My. MEDINA, Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, Vcom. TORRES. Desp. CRV 14:19 a zona operativa en 51 Grados, 30 minutos S / 64 Grados, 00 minutos W. Arr. CRV 18:15. Espera OM FL 330 - Intercepción PAC Isla LEON - Rumbo grados 260/100 NM.

<u>La exploración lejana</u>

724. TC 78 -TRONCO- Trip. ?, Posición ?, Atacado Sea Dart (HMS Bristol/Cardiff evadió y regresó 12:19. (Ampliar).

<u>Ecos de helicópteros en el Continente</u>

725. A las 21:30 el CIC CRV informa que tenía 3 ecos (desconocidos) en el radial 180 - estimó helicopteros. Se ordenó el despegue de 1 IA-58 (Matr. - Trip. - AD de origen) quien informó avistarlos y que al verlo apagaron sus luces posición. A causa de esta detección entraron en alarma roja todos los AADD FAS y se ordenó oscurecimiento en TRE y CRV. Sin haberse podido comprobar dichos ecos y avistaje y, ante la desaparición de los primeros, se levantó la alarma a las 23:00 horas.

- Relato 1er.Ten. BOSICH, Horacio: Luego del despeague del IA-58 e informar avistar a los helicópteros, se

le ordeo relizar fuego de cañones contra los mismos. Esa es la causa principal por la cual se ordenó el oscurecimiento de CRV y el despegue de un avión MIRAGE III E (I401), con el cual me aencontraba realizando alertaa a 3! La orden que se me dió fue DESTRUIR los helicópteros para lo cual contaba con un Misil MATRA 530 IR y cañones de 30 mm.
Luego de producido el despeque me comuniqué con el Radar que me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el radar de abordo. Luego de realizar el enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Trate de hacer contacto visual pero fue imposible. Fui guiado luego en 4 ó 5 oporltunidades hasta nuevos blancos pero sin exito. La opearación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposlibilitaba en muchos casos saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible me apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

726. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, matrícula H485, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 13:45 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.p. CARMONA (M) y C 1ero QUIÑONES (OP).

2) Un (1) Bell 212, matrícula H485, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 16:00 horas, aterrizando en el mismo lugar a las 17:00 horas. tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M) y C 1ero QUIÑONES (OP).

3) Un (1) Bell 212, matrícula H483, indicativo "HALCON", que despegó de Darwin haci Puerto Howard a las 11:30 horas, regresando a Darwin a las 14:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C 1ero LOPEZ A. (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP). En este vuelo se recuperaron los siguientes pilotos que se habían salvado al eyectarse de sus aviones alcanzados por el fuego enemigo: My PIUMA, 1er Ten SENN, un piloto inglés (Mike GLOVER) y el My DONADILLE.

- Relato 1er.Ten. LUDUEÑA: Se recibe la orden de ir a recuperar un Piloto eyectado (pero no se sabía el nombre) presumiblemente caído en la Isla Gran Malvina en las proximidades de Puerto HOWARD. En dicho lugar debía subir un Sgto. del Ejército Argentino, quien había visto caer restos de un avión. Se llega al lugar, sube el Sgto y le indica el lugar R rumbo

15

aproximado 270 no puediendo precisar con exactitud la distancia. El helicóptero despega rumbo a esa dirección y luego de recorrer 2/3 km. se comienza a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. Se aproxima al mencionado refugio y se encuentra al My. PIUMA, Justo en un estado de shock. Ell médico de la tripulación pro- cede a revisarlo y lo embarca en el helicóptero. El My. PIUMA trata de decir algo a la tripulación pero debido a su estado y la situación que se vivía al momento (PAC en la vertical) no se daba a entender. Se despeja y se escucha en la frec. 121.5 un llamado "Bell 212" que fué interrumpido adebido a la presen- cia de una PAC inglesa. Posteriormente se vuelve a escuchar dicho llamado y unos 1.000 mts. del refugio se encuentra a otro piloto eyectado de M-V Dagger (1er.Ten. SENN) en buenas condiciones físicas, sube al helicóptero. Se emprende el regreso a Howard para descenso del Sgto que había hecho de guía. Se llega a dicho lugar baja este personal. Se le consulta al Cte. de aeronave la posibilidad de trasladar un Piloto Ingles derribado y en poder de Tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido es acep- tado, se trataba del Fl Lt G. LOVER de la RAF, que había sido derribado momentos antes por un Blow Pipe de la Ca. Cdo. 601, siendo trasladado en el mismo helicóptero a Darwin. La tripulación estaba compues- ta por:

Piloto: Ten. PINTO, Marcelo
Copiloto: Ten. LUDUEÑA, Héctor
Mecánico: C.P. LOPEZ, Alberto
Operador: C.1ro. LOPEZ, Roberto
Médico: 1er.Ten. BERANEK,
Matrícula del Helicóptero: H-83

Un nuevo cruce

727. Al anochecer de ese día lleno de expectativas -en que todos conocían o intuían- la consolidación de la cabecera de playa enemiga en San Carlos, la Sección de Transporte Aéreo del EM de la FAS,daba los últimos toques al nuevo cruce que se materializaría en las primeras horas (00:15) del día siguiente.

El Día 23 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

Un nuevo cruce

728. A las 00:15 Hs. el C*130 (Indicativo Marte) despegó desde CRV rumbo a la BAM MLV, TC*66 * Cat. 175 * carga 15.000 Kg. Pax 40 * Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, My. VALDECANTOS, S.A. TULIAN, S.Aux. PUIG, C.P. CONTIGLIANI, C.P. SEGOVIA.

729. Nuestro Hércules arribó a MLV a las 04:00 y despegó nuevamente a las 04:18 trayendo, entre otra carga, a 30 heridos, cuatro de ellos graves. Arr. CRV 06:45. Misión cumplida.

730. El QAM de dicha Base (MLV) indicaba: 240/12, 12 Km 4 St 300 5/4 996,0.

731. También este día estaba previsto otro cruce con el TC* 66, durante el día (CAT 179) *el Acuario* despegó de CRV a las 22:35 Hs., voló 08:15 pero no arribó al MLV por Meteorología. Arr. 04:58 en CRV.

La meteorología al amanecer

732. En AD MLV * 3/5 de St bajos y el viento (SW) aumentando de 10 a 25 Kmt y una capa superior de AS a 2.500 mts. En DWN 4 AC/AS Neblina * 270/20.

733. En el continente: nubosidad alta, post frontal, viento del NW de moderados ~~a~~ fuertes.

El carguero Monsumen

734. A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron a ese carguero que navegaba entre Pto. Argentino y Pto. Fox, en proximidades de Isla Bouganville, donde, para eludir la acción enemiga se interno en áreas con algas, que trabaron sus hélices y timón. Fué remolcado al día siguiente a Goose Green, recuperándose su carga, donde quedó en manos argentinas hasta el 29 de mayo, día en que cayó Darwin. Un herido grave.

La actividad enemiga

735. En el 3er. día de la cabecera de playa el enemigo volcó todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos en material y personal, sin ser molestados por nuestras FFTT ubicadas, ya en magnitud en sus inmediaciones. El Jefe británico de laf FFTT., General Julian THOMPSON (confirmar NO*PICNIC) había establecido su comando en San Carlos.

736. El Grupo de Batalla (Carrier Battle Group) se encontraba desplegado alrededor de las Islas, con sus PALs alejados hacia el Este, piquetes radar al N de la Isla Gran Malvinas (COVENTRY * BROADSWORD) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa. Asimismo y *aparen*

temente subordinados ahora al Carrier Battle Group- el grupo de submarinos nucleares efectuó tareas de alerta temprana, (antiaé- rea) ubicándose próximos a nuestras BAM continentales (especial- mente GRA y GAL, en superficie, detectados por nuestro COE).

737. El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este día 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo máximo de 5 PAC sumultáneas (Hs.), realizando asimismo ataques a objetivos terrestres y salidas de reconoci- miento fotográfico (RFO) tales como:

- 10:30 Hs. - 2 GR 3 del Hermes (Flt Lt (RAF) MORGAN y Flt Lt. (RAF) LEEMING) atacaron 4 helicópteros del EA volando sobre el agua, próximos a Pto. Fox (3 PUMAS y 1 AUGUSTA), destruyendo 3, en SHAG COVE HOUSE. (Relato inglés completo en pág. 130/1 - AW- SA).

- 11:00 Hs. - 1 Sea Harrier sobrevoló alto BAM MLV en ROF.

- 11:00 Hs. - 2 GR3 bombardearon y cañonearon BAM Cóndor. 1 GR 3 (Anexo) aparentemente fue averia- do por cañón antiaéreo. (Este día Inglaterra confir- mó 1 SH destruído en el PAL "en accidente" del despegue, piloto Lt Cdr. BATT (ZA 192).

- 13:15 Hs - 2 GR 3 bombardearon Pto. HOWARD S/N.

- 13:55 HS - 2 GR 3 bombardearon BAM MLV sin precisión ni daños.

- 16:30 Hs y 17:25 Hs - 2 GR 3 atacaron pista de Estación Aeronaval Calderón. Averiaron casa kelper en cercanías.

- 20:30 Hs - Un GR 3 lanzó una bomba la que cayó en el mar, en proximidades de Pto. Argentino, a 7/8 Km. de la costa.

<u>La actividad aérea operativa propia</u>

<u>La FAS</u>

738. El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las salidas destinadas, nuevamente, a ataque a ON en el Estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diver- sión y E y R. Así, desde temprano, se puso en ejecución la citada planificación (Anexo PIV-III-5):

1) <u>Ataque a ON</u>: 1ra. oledada

a) OF 1205 -PUMA- 3-M5 - 1 MK 17 -Dep. GRA 08:43 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE. No lograron completar reunión con LEAR (T-23) y condiciones meteoro-

lógicas adversas y poca luz. Arr. GRA 09:50.

b) OF 1206 #POTRO# 3 M#5 # 1 MK 17 # Dep. GRA 08:43 # Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, Cap. ROBLES, idem anterior. Arr. GRA 09:50.

c) OF 1207 #LANZA# 3 A#4B # 1 MK 17 # GAL 09:00 # Trip. 1er.Ten. VELAZCO C#221, Ten. ROBLEDO C#215, Alf. BARRIO# NUEVO C#226. El guia regresó por fallas generador, el 2 y 3 se unieron, a 20 NM del OM a la Ella Tejo.

d) OF 1208 #TEJO# 3 A#4B # 1 MK 17 # GAL 09:05 # Desp. 09:05 # Trip. 1er.Ten. FILLIPPINI C#214, Cap. BERGAMAS# CHI C#231 (se v olvió a 43 minutos de vuelo por falla trasvase combustible), Ten. AUTIERO C#244, Alf. VOTTERO. Esta Escuadrilla se le unió la sección LANZA. Llegaron a la zona del ON (10:02) y no encontraron el blanco. Regresaron S/N Arr. GAL 11:02.

739. Es decir, que de la 1ra. oleada no se produjo ningún ataque al ENO naval, Salió luego la 2da. oleada; con los hálcones de GAL y SJU. Nota: OF 1209 #LOBO# No salió, en alerta desde 07:30 hs.

a) OF 1210 #TRUENO# 3 A#4B # 1 MK 17 # Dep. GAL 12:00 # Trip. Cap. PALAVER, Alf. GOMEZ C#240, 1er.Ten. GUADAG# NINI C#242. Falló el avión del guia y el 2 y 3 se unieron desde el despegue a la Ella NENE.

b) OF 1211 #NENE # 3 A#4B # 1 MK 17 # GAL 12:00 # Trip. Cap. CARBALLO C#228, 1er.Ten. RINKE C#239, 1er.Ten. CACHON. (Se cayó desde la escalera al subir a su cabina, sufriendo una lesión en una pierna. No salió). Al unir# sele los Truenos esta Ella (4 A#4B) quedó constituida: Cap. CARBALLO, Alf. GOMEZ, 1er.Ten. GUADAGNINI, Ten. RINKE. No encontraron al KC#130 en el punto prees# tablecido, pues por un error le habian dado las coorde# nadas equivocadas al reabastecedor. Lo ubicaron pese a que el guia no tenia equipop de navegación (estaba a 150 km del PRV) y siguieron al objetivo ingresaron al Estre# cho desde el S., encontraron helicóptero LYNX, lateral Bahia San Carlos, frente a su entrada, recibieron fuego A.Aé.de dos fragatas (ANTELOPE y BROADSWORD) se interna# ron en viraje derecha al Norte de la Isla Soledad (Grá# fico) luego un 180 a la derecha para regresar con rumbo oeste, por el brazo norte; el numeral tres perdió de vista al guia por lo que debieron separarse en sec# ciones. Un momento antes de lanzar su bomba, el Cap. CARBALLO fué alcanzado por una explosión bajo el ala derecha de su avión, provocada de acuerdo a la mayoria de las versiones inglesas por un misil lanzado desde tierra, abortando el ataque con la intención de eyectar# se, pero al notar que aún tenia dominio de los comandos del avión, decidió regresar a su Base, recibiendo sobre " Campo Verde" un nuevo ataque inglés y pasando un misil

lanzado desde tierra muy cerca de su cabina. El Alf. GOMEZ continuó el ataque alcanzando a la Fragata Clase 21 "ANTELOPE" con una bomba MK 17 de 1000 libras que no explotó (posteriormente lo haría al ser desermada y hundiría la Fragata). El 3 y el 4 también atacaron a la " Antelope". El Jefe de sección, 1er Ten. Luciano GUA-DAGNINI lanzó su bomba y un instante despues munición proveniente de la misma "ANTELOPE" IMPACTO EN SU ALA DERECHA, PARECIO QUE IBA A ESTRELLARSE EN EL AGUA, PERO EN UN SUPREMO ESFUERZO DEL PILOTO SU AVION SE ENDEREZO Y SE ESTRELLO CONTRA EL MASTIL DE LA FRAGATA QUE SE PARTIO CON UN RUIDO SECO, CUANDO ESTA AUN SE ESTABA BAMBOLEANDO POR EL IMPACTO DEL AVION, ENTRO EN SU CASCO LA BOMBA LANZADA POR EL MISMO GUADAGNINI, QUE JUNTO CON LA DEL ALF. GOMEZ PROVOCARIAN SU HUNDIMIENTO CUANDO INTENTABAN DESACTIVARLA, ESTALLANDO DURANTE LA NOCHE, INCENDIAN-DOSE, PARTIENDOSE EN DOS Y YENDO A PARAR AL FONDO DE LA BAHIA EN LA MAÑANA DEL DIA 24. El Nro. 4 evadió la nube de misiles y en su escape sobrevoló a un buque que aprecia es el Canberra , además de visulizar ocho buques dentro de la Bahía, Arr. GAL (1, 2 y 4), individualmente a las 15:30 hs (Anexos).

c) OF 1212 -PLATA- 3 A-4C - 3 BR - Dep.SJU 11:53 - Trip. Cap. ALMOÑO, 1er.Ten. VAZQUEZ, 1er.Ten. CASTILLO, pero no encontraron al KC 130 (Debido al error en las coorde-nadas de los KC-130 mencionado anteriormente) y debieron regresar a SJU a 13:25.

d) OF 1213 -ORO- 3 A-4C - 3 BR - Desp. SJU 15:59 - Trip. Cap. GARCIA, Alf. ISAAC, Alf. MARTINEZ y Ten. PAREDI El guía abortó dep. los dos restantes no encontraron rea-bastecedor, pues estaba a 150 km. de su posición, por un error al pasarle las coordenadas, le dieron mal las coordenadas y estaba casi sobre Isla Gran Malvina. Los ORO Arr. SJU 13:25. Se le asignó un IFF que no podía ser selectado.

e) OF 1214 -DAGA- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE. El guía re-gresó, cuando aún iban en ascenso, por pérdida combus-tible. El objetivo naval debía encontrarse al norte del Estrecho San Carlos. Al arribar a la zona no visualiza-ron ningún blanco; allí se cruzaron peligrosamente con una sección de Mirage 5 D. Informaron al retrasmisor la ausencia de blancos. El "DAGA" 1 hizo enlace con los "PUÑAL", que venían cinco minutos detrás, escuchando cuando el "PUÑAL" 2 le avisó al 1 que los interceptaba una PAC inglesa; instantes después el 1 informó del posible derribo del 2. Durante el regreso y ya próximos a Río Grande el "DAGA" 1 acompãno al "Puñal 1 hasta el aterrizaje. Arr. GRA 16:06.

f) OF 1215 -PUÑAL- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. My. MARTINEZ, Ten. VOLPONI, Cap. MORENO (Nro. 3 no

decoló por falla. Los dos restantes llegaron a la zona del blanco, no encontrando el ON, regresaron y fueron interceptados por una PAC (Lt Cr Andy Auld y Lt Martin Hale) razante (90 ft) sobre Isla de BORBON (Pebble Island), eyectaron cargas y escaparon, por no contar con combustible y armamento adecuado para enfrentarlos en misi'on aire-aire; pero el Nro. 2 (Ten. VOLPONI), fuė alcanzado por un sidewinder AIM-9L del Lt HALE (ZA 194) y derribado (sin eyección) en la Bahia Horseshoe, sus restos cayeron en el lado oeste de Ba. Elefante, 2 millas al norte de Isla Calderón y fueron recuperados por DHC-6 (OF 2532) desde BAM Calderón, en una urna el 29-may-82. El My. MARTINEZ, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad logró tomar distancia, eyectó tanques y regresó al continente, Arr. 1606.

g) OF 1216 -CORAL- 3 M-5 - 2 BR - SJU 14:22 - Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE, 1er.Ten. ROMAN, atacaron objeti-vos terrestres (San Carlos, Sussex?) (ampliar), a la salida se cruzaron con otra sección con riesgo de coli-sión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo Puñal 2. Arr. SJU 15:16 S/N.

h) OF 1217 -COBRA- 3 M-5 - 2 BR - No salieron por téc.

NOTA:

740. Salidas que no decolaron por orden CFAS. Ausencia de ON. Alrrededor 15:30 hs.

1) OF 1220 - VULCANO - 4 A-4B - MK 17 - GAL

2) OF 1221 - KALI - 3 A-4C - 3 BR - SJU

3) OF 1222 - MARTE - 3 A-4C - 3 BR - SJU

Salidas de Cobertura

741. En horas de la tarde los M-III cumplieron dos salidas de cobertura sobre MLV.

1) OF 1218 - 2 M-III -DARDO-MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:24 - Trip. My. SANCHEZ, 1er.Ten. PUIG (No hay mayores datos de esta salida. Ampliar) Arr. GAL 15:47.

2) OF 1219 -FLECHA- 2 M-III -MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:30 - Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. CZERWINSKI. Efectúaron cober-tura avión LR -NARDO- CRV (Cap. BENZA /1er Ten RONCONI, OF 2183). Arr. 16:12.

Salidas de Diversión y Retransmisor

742. Se efectuaron:

1) OF 2162 - 1 LR-35 -PUA- Diversión. Trip. 1er.Ten. BIANCO /

8

Ten HERRERA. Desp. CRV 00:30 hs. a "N" Canal San Carlos # PAC # Arr. CRV 02:22 hs.

2) OF 2163 # 1 LR#35 #FENIX# Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. CERCEDO. Desp. CRV 01:12 hs. a vertical Pto. Argentino #PAC# Arr. CRV 03:24 hs.

3) OF 2166 # 1 LR#35 #LUNA# Trip. ler.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA. Desp. SJU 00:00 hs. #MLV#. Arr. SJU 01:16 hs.

4) OF 2178 # Hs 125 #RAYO 1# Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, Vcom. TORRES, My. MEDINA, S.P. ACOSTA. # Retransmisor y OCAT # Desp. CRV 09:41, PE (51 Grados, 30 minutos, S # 64 Grados, 00 minutos N), Arr. CRV 15:12 Interceptado por PAC próxima.

5) OF 2181 # L 25 #NIDO# Trip. Cap. ARQUES, Ten. CERCEDO # Desp. CRV 14:37 a Pto. A. (49 Grados, 15 minutos, S / 60 Grados, 38 minutos, W) FL 350 descubrió PAC FL 140 con Rumbo 260 grados a 38 NM regresó y Arr. CRV 16:12.

6) OF 2182 # 35 A #LORO# Trip. ler.Ten. BIANCO, Ten. FELICE # Diversión # Desp. CRV 13:59 a Pto. B. (49 Grados, 27 minu# tos, S / 60 Grados, 51 minutos W) FL 300. Arr. CRV 16:40.

7) OF 2183 # LR 35 A # T#23 # Exploración y Reconocimiento visual, 150 millas al Este de la Isla de los Estados, despegando de Rio Grande a las 08:40 horas y aterrizando a las 10:10 horas sin novedad. Tripulación: Cap BENZA, ler Ten RONCONI y C lero MOTHE.

8) OF 2184 # 35 A #ÑANDU# Trip. My. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. D. (49 Grados, 49 minu# tos S / 61 Grados, 10 minutos, W) a FL 310 y Pto. D1 (50 Grados, 05 minutos, S / 60 Grados, 30 minutos W) regreso SJU 16:00.

9) OF 2185 # 35 A #CONDE# Trip. ler.Ten. ACOSTA, Alf. REDONDA # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. E. (50 Grados, 00 minutos, S / 61 Grados, 18 minutos, W) FL 330 y Pto. E1 (50 Grados, 17 minutos, S / 60 Grados, 42 minutos, W) regreso SJU 16:00.

10) OF 2186 # 35 A #FUEGO# Trip. Cap. BUIRA, Ten. CABALLERO # Diversión # Desp. GRA 14:55 a Pto. F. (50 Grados, 09 minu# tos, S / 61 Grados, 29 minutos, W) FL 350 y Pto. F1 (50 Grados, 25 minutos, S / 60 Grados, 48 minutos W). Regreso GRA 16:10.

11) OF 2190 # LR 35 (LV#LOG) #RAYO# Trip. Vcom. DE LA COLINA, Cap. DESPIERRE # Retransmisor # OCAT Vcom. PEREYRA. Desp. CRV 13:07 a Pto. espera. Arr. CRV 18:18.

12) OF 2194 # LR 35 A #CONDE# Trip. (Averiguar) # Diversión # Desp. SJU 16:40 a Pto. E (50 Grados, 00 minutos, S / 61

Grados, 18 minutos, W) Arr. SJU 17:45.

13) OF 2183 - 35 A -NARDO- Trip. Cap. BENZA, 1er.Ten. RONCONI - Diversión - Desp. CRV 14:28. Misión: diversión sobre Malvi- nas. Regreso a Rio Grande a las 16:20 horas sin novedad.

Salidas de Reabastecedor

743. Los dos KC 130 tuvieron intensa actividad:

1) TC 69 -PARIS- Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. - Desp. GAL 08:56 PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W). Averiguar si variaron este PCRA y en qué horario para reabastecer SUE ó A4-Q ARA y qué aviones reabastecieron. Arr. GRA 17:40.

2) TC 70 -ROMA- Trip. Vco. CABANILLAS, My. MARTINO, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCA, S.A. PAJON, S.P. PLASENCIA. - Desp. SCZ 11:15 PCRA (5500/5900) GAL 13:10 y luego Dep. GAL 14:01 a PCRA (53 Grados, 40 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos W), para apoyo ARA. Hora y lugar Arr. 2 SUE 16:10.

La actividad de la aviación embarcada

744. Nuestra aviación embarcada, operando siempre desde su base n tierra, realizó ese dia los siguientes vuelos:

1) TABANO - 3 A-4Q de 5 previstos, despegaron de GRA a las 12:38, reabastecieron del "PARIS" y se dirigieron a Puerto San Carlos donde recibieron intenso fuego de artilleria antiaérea. Regresaron a GRA dond, al salirse de la pista (viento cruzado) se eyectó el CC Carlos ZUBIZARRETA, quien falleció, siendo recuperado el avión.

   - Relata My. C. OLIVA: El Avión accidentado, con sus bombas armadas, obstruia la operación en la pista. Para su puesta en servicio debian desactivarse las bombas y para esta tarea se presentó voluntariamente un mecánico armero de F.A.A., logrando el objetivo con el riesgo de su vida.
   (Nt. El señor Suboficial de la F.A.A. referido era el S.A. MIRANDA de septibri, quien ya anteriormente (03-mayo) habia desarmado la bomba alojada en el buque Formosa (Parr.) y que, finalmente el 13 de junio desarmó una espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M-5).

2) TERO - 2 SUE - Desp. GRA 14:59 en misión ataque EXOCET a MLV. No encontraron blanco, regresando a GRA S/N. REV del "ROMA" a las 16:10.

3) LV-GOM - 1 F-28 - Desp. GRA 15:39 intentando un cruce, pero no llegó a BAM MLV (No registrado) y aparentemente regresó

a GRA.

La Actividad aérea en el CATOM

745. Fue la siguiente:

a) Desde BAM Cóndor operaron 2 IA-58:

- A-531 - My. TOMBA - Sobre Pto. HOWARD.
- A-511 - Cap. BENITEZ - Idem.

b) El CATOM ordenó el repliegue de Oficiales (Pilotos de Pucará) de BAM Cóndor a BAM MLV. Allá fueron Cap. VILA, Ten. FURIOS, Alf. PONTECORVO y Alf. DIAZ. Los tres últimos serían evacuados al dí siguiente a CRV.

c) También en un helicóptero CH-47 llegan a BAM MLV el My. PIUMA y Ten. SENN (derribados en Bahía Calderón) y el piloto inglés Lt GLOVER (derribado en Pto. HOWARD) quienes asimismo serían evacuados al continente al día siguiente.
Veamos el relato del Mayor Gustavo PIUMA JUSTO:

- "Una noche nos informan que todos los heridos debían ser evacuados inmediatamente a Puerto Argentino. El viaje se hizo en un helicóptero "Chinook" y a muy baja altura. Yo iba acostado en una camilla y la preocupación de la tripulación era, como poder ser trasladados en caso de un ataque aéro."
"Treinta minutos después llegamos al Hospital de Puerto Argentino."
"El vuelo en helicóptero me recordó el viaje de un tren, volábamos a muy baja altura y cada 5 ó 10 minutos efectuaba una parada (estacionario), ante la advertencia de aviones enemigos."
"Al llegar a Puerto Argentino, me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un detenido estudio, me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diagnóstico."
"Días después, durante la madrugada, soy trasladado al continente en un avión C-130 de la Fuerza Aérea, cuya tripulación estaba compuesta por los Mayores D. Hernán Alberto DAGUERRE y D. Víctor Hugo BORCHERT. Con el primero de ellos habíamos integrado, años antes, la pareja de medios del equipo de rugby de la Escuela de Aviación Militar."
"Finalmente, luego de cuatro horas y media de vuelo nocturno y de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia, donde permanecí al cuidado de los médicos. Días después la Fuerza Aérea me traslada a la VI Brigada Aérea, y de ahí a mi hogar."

Nuestros Helicópteros

746. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL- CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 10:00 horas para cumplir una salida de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S. A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin con destino a Bahía Fox e isla Segunda para una misión de Busqueda y rescate, ate- rrizando nuevamente en Darwin a las 16:20 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP). Trataron de localizar al Ten BONO, quién podría haberse eyectado de un A-4C, pero el resultado fué negativo.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", que despegó de Darwin a las 16:45 horas y aterrizó allí a las 18:00 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C 1ero LOPEZ A. (M) y C 1ero LOPEZ R. (OP).

- En otro helicóptero (17:30) arribó 1er.Ten. LUNA eyectado Chartres Settlement (Gran Malvina).

- "Relato Ten. SANCHEZ: Desde B.A.M. Cóndor se reali- zaron 5 salidas, 2 de ellas efectuando la búsqueda del 1er.Ten. LUNA que fué recuperado en la segunda salida y avistados los restos del avión en la 1ra.".

- "Relato Ten. VERGARA:El día 23 de mayo se recibe la orden de ir a recuperar a la Isla Gran Malvina un Piloto eyectado de Dagger M-V (presumiblemente el 1er.Ten. LUNA) derribado el día anterior. Se recibe el dato por amedio de una persona que habló por telefono a Malvinas, informando que se encontraba un piloto argentino. Esa mañanba se despega rumbo a la Isla Gran Malvina rumbo aproximadamente 290. Al llegar proximo al Estrecho de San Carlos se pudo observar a una Fragata incendiándose (no se pudo adeterminar de que tipo era) sin persona alguna en las proximidades (se presume que puedan haber sido evacuadas). Se continua el vuelo y al cruzar el Estrecho se recibe por VHF la información del puesto ade R.O.A. ubicado al norte ade la B.A.M. Cóndor que había una PAC inglesa en nuestra zona de vuelo. Eajecutamos la aproximación a un pequeño estableci- miento y abandonamos el helic'optero con turbinas en marcha. Al realizar el 1er.Ten. SANCHEZ cae el agua en una pequeña zanja al realizar la PAC inglesa un vuelo en nuestra vertical aparentemente nos habían visto y luego se alejan luego procedemos a cortar

motores y dirigirnos a la casa para ver si ese era el lugar en donde se encoantraba el 1er.Ten. LUNA. ncoantramos todo en orden aen la casa y sin indicio ade que hubiera alguien. Al salir vemos a la distancia los Harrier hacían un vuelo escolástico es decir como si realizaaran la entrada final al circuito de tiro escuela. No entendíamos el porque volaban así, luego al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a 4 helicópteros de Ejército (1 Agusta y 3 Puma). Quedando inutilizados en tierra los 3 Pumas. Al continuar con la búsqueda seguimos el contorno oeste de la Isla Gran Malvina, apareciendo luego por Bahía Fox, cruzamos el Estrecho de San Carlos y llegamos a la B.A.M. Cóndor sin ningún resultado positivo y practicamente sin combustible. Posteriormente dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar. Luego recibimos nuevamente la orden de continuar la busqueda. Se invirtió el orden de los pilotos es decir (Piloto: Ten. SANCHEZ - COPILOTO: TEN. VERGARA), el resto de la tripulación igual y en el mismo helicóptero. Despega con R Grados más al WNW (oeste noroeste) se cruza el Estrecho de San Carlos la Fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos de 1 avión Dagger, hicimos un viraje en los 360 Grados y luego buscamos en una zona mas al anorte de donde iniciamos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordon montaoso bastante alto y se pudo apreciar del otro lado una especie de casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a unos lugareños si ahí había un piloto argentino contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicóptero y nos dirigimos hacia la casa. Nos recibe un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1er.Ten. LUNA, éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estubiera buscando. El 1er.Ten. MIRANDA, médico que integraba la tripulación lo revisa y luego lo ayuda a incorporaarse y nos adirigimos al helicóptero. El estado de salud del 1er.Ten. LUNA, no era muy bueno ya que se encontraba herido en una pierna y en un brazo. Subimos abordo del halicóptero y enprendimos el regreso a la B.A.M. Cóndor. Esto para la tripulación fue un orgullo tremendo porque era el primer piloto que recuperamos en la guerra, un oficial que fué instructor de vuelo aen el C.A.M. de la E.A.M., cuando aestabamos allí destinados".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 10:00 horas, para cumplir una salida de Bus-

queda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 11:00 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C 1ero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). En este vuelo fueron recuperados 6 hombres de la patrullera "Río Iguazú" y un hombre muerto, despues de haber sufrido el ataque de dos (2) aviones Harrier.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "HAL-CON", armado igual que los anteriores, que despegó de Darwin a las 12:00 horas, aterrizando nuevamente allí a las 12:40 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C 1ero PALACIOS (M) y C 1ero GOMEZ (OP). En esta salida se recuperaron 10 hombres de la patrullera "Río Iguazú".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", que despegó de Darwin a las 15:00 horas, aterrizando nuevamente a las 15:40 horas. Tripulación: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C 1ero PALACIOS (M) y C 1ero GOMEZ (OP). Se recuperaron 9 hopmbres de la patru-llera "Río Iguazú".

Otros acontecimientos del día

747. Fueron:

1) Se constituyó el CEOPECOM, cuya Jefatura la ejercían: Gral. Div. GARCIA, Calte. LOMBARDO, Brig. My. WEBER. Su asiento era en CRV (Comando de Guarnición).

2) **Ecos de helicópteros en SCZ:**

748. Este día, en horas de la tarde, nuestros sistemas de vigilancia electrónicos (Radar SCZ) detectaron ecos de tres heli-cópteros que, desde el mar, se acercaban al continente, lo que hizo presumir a los disntintos Comandos desplegados en nuestra Patagonia, la posibilidad de una infiltración enemiga en el continente. Se tomaron las siguientes medidas:

1) Dep. 2 IA-58 - Cñ (otros dos en alerta misma configuración) (averiguar horarios dep. arr. e informe misión).

2) Se requirió refuerzos terrestres a Ejército sobre BAM SCZ

3) Se alertó a nuestra A.Aé. (aparentemente le dispararon a un móvil aéreo propio desde SCZ detallar).

4) 16:33 Dep. desde GAL un M-III -OMBU- Trip. My. SANCHEZ - (por orden CIC) GAL a intercepción eco no identificado a 72 NM de GAL Radial 107 FL 280 Grados Vel 240 Kt. no encontró el móvil y regresó, Arr. GAL 17:19.

5) E y R cercano OF 123 - 1 G-II -PLATINO- Desp. SCZ 15:00 Arr. SCZ 18:00 S/N.

21

__El__ __balance__ __del__ __día__

749. Este día arrojaba los siguientes resultados:

1) Salidad previstas:	51	....	100 %
2) Llegaron al OM:	7	....	13 %
3) No encontraron OM:	11	....	21,7 %
4) Suspendieron por orden:	4	....	7,8 %
5) Suspendieron por Met.:	12	....	23,5 %
6) Suspendieron por Téc.:	10	....	19,5 %
7) Suspendieron fallas REV:	5	....	9,8 %
8) Derribados (FAS):	2	....	3,9 %

9) Daños al enemigo: La HMS ANTELOPE, hundiendose.

10) Un glorioso piloto (1er.Ten. LUNA), recuperado por nuestro Escuadrón Helicópteros.

__El__ __Informe__ __del__ __OCAT__:

750. (falta incluirlo sintético)

El Día 24 de Mayo de 1982 (LUNES)

La Meteorología en el TOAS

751. En MLV amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tenden* cia a niebla. A las 08:00 el QAM era:

* 08:00 * 290/5 * 10 Km * neblina * 3 SC 600 * 500 (7/7) 996. 2 +.

752. En el continente, nubosidad alta quebrada, estratiforme y techos altos (ligeras precipitaciones en TIERRA DEL FUEGO). Vientos regulares 20/35 Kt. En Síntesis: apta.

Ataque aéreo a BAM MLV

753. A las 09:35 se produjo el primer ataque del día a BAM MLV por parte del PAL Hermes y su Escuadrón 800.

1) 2 Sea Harrier (N. THOMAS en XZ÷496 y M. BLISSET en el ZA* 191), aparecieron por el NE y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea * en toss bombing*bombas de fragmentación con espoletas radar de explosión aéreas. Su finalidad era atraer la puntería de n/AAé.

2) Inmediatamente, en vuelo razante, atacaron desde NW dos GR3 (RAF) y lanzaron c/u 3 bombas 1000 lbs retardadas por paracaídas, una de las cuales afectó la pista y escaparon. Nuestras defensas A.Aé. no tuvieron tiempo de apuntar.

3) A los 20 segundos de esta ataque y en medio de las explo* siones pasaron otros 2 GR3 (RAF), desde el W y lanzaron también bombas BRP, pero aquí nuestra A.Aé. había tenido tiempo: 1 Harrier fué evidentemente averiado y posiblemente derribado.[La Marina Inglesa(Royal Navy) reconoce un "acci* dente en el PAL el día 23, en el que falleció el Lt Cdr G. W. J. BATT, en el ZA*192, que "explotó" luego del despe* gue.]

754. Estos ataques y otros similares que se produjeron a las 12:50 y 14:55 (desde gran altura) dejaron averiada la pista (durante seis horas) y dañando en tierra un IA*58 (el A*509) y un MB*329 (Nótese el empleo conjunto de aviones SEA HARRIERS (RN) y GR3 (RAF) en un mismo ataque).

LA FAS

755. Su EM evaluó seriamente la defensa antiaérea (en tierra y de buques) ("verdadera cortina al pasaje de nuestros aviones"), en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos y la aceptabilidad del ataque a los OT en la misma. Estas y otras consideraciones produjeron la resolución de batir los buques de desembarco (AON).
Comenzaron sus acciones, entonces, operando en el brazo y bahía

22

de San Carlos, contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas (Anexo PIV-III-6).

- Salidas de ataque:

a) OF 1223 -CHISPA- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:10
OF 1224 -NENE- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:11

- Tripulantes:

CHISPA 1: Ten. BERRIER C-212 (se volvió porque ca-yeron sus bombas al mar, al conectar panel de armamento, luego del REV).

CHISPA 2: Alf. MORONI C-226.

CHISPA 3: Ten. CERVERA C-215.

NENE 1: Vcom. MARIEL C-214.

NENE 2: Ten. ROCA C-237.

NENE 3: 1er.Ten. SANCHEZ.

- Luego del REV (con MADRID 1) siguieron los 5 aviones al mando del NENE 1. Ingresaron Ba. Hospital (10:15 hs) donde encontraron los ON, atacando: los NENE a un buque clase TIGER y los CHISPA a un buque de asalto (Nro 2) (se aprecia era el SIR GALAHAD, alojando una MK 17 que no explotó) y el Nro. 3 sobre el SIR LANCELOT o un LCU. Todos escaparon y regresa-ron a GAL entre 11:45 y 12:10 Hs. En el pasaje sobre los buques recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

756. OF 1225 -AZUL- 4 M5 - 1 MK 17. Desp. GRA 10:18 - Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNARDT, Cap. MAFFEIS, Cap. ROBLES.

- Llegaron a Ba. San Carlos y atacaron (11:02) un buque de gran tamaño (SIR BEDIVERE) largando todas sus bombas (que aparentemente no explotaron) y esca-paron, siendo interceptados en vuelo rasante en el Estrecho de San Carlos por un Sea Harrier que tiró con cañones al 3 y 4 sin impactar. Recibieron nutri-do fuego AAé en la zona de los ON Arr. GRA 11:59 Nro. 2 y Nro. 3 regresaron con impactos (ampliar).

757. OF 1227 -PLATA- 3 M5 - 2 BRP - SJU 10:24 - Trip. Cap. DELLEPIANE, 1er.Ten. MUSSO, Ten. CALLEJO.

- Llegaron al Estrecho San Carlos (hay 2 PAC) y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Había inten-so fuego AAe. desde buques y de tierra. Esquivaron y

"Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, solo atiné a gritarle que se eyectara. El misil, de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvió el avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustibles, solo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía."

"Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver que pasaba con el Mayor Puga a quién le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viaje sentí un gran sacudón de mí avión, me quedé sin comandos e inmediatamente se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidos sonoro qe actua cuando se tiene una falla grave."

"No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruído y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin."

"Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua, y sin comandos ?La eyeccción sería exitosa?. No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión del Mayor Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver como me acercaba a la isla del norte de la Gran Malvina en forma descontrolada."

"No dude, tiré de la anilla de eyección de entre piernas, porque no podría llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la maza de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección, (aproximadamente 520 kts/950 km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la isla."

"Recién reaccioné que lo había abandonado cuando fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabóloco que realiza el asiento cuando abandona el avión."

"El momento siguiente que corroboró esto es cuando siento el tiron del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad hizo que me fracturara dos vertebras y sufriera una grave luxación en el codo derecho."

"En el momènto en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo 80 mts.). Tratando de analizar cuales eran mis heridas caí sobre la turba malvinense amortiguadamente en una isla a 600 mts. de la playa, salvé, asi, providencialmente la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido."

23

"Estuve 30 minutos acostado boca arriba sobre la turba, sin moverme por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara en circular sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo."
"Sin recordar exáctamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente ví la silueta de un M-5 nuestro que rasante se dirigía hacia el oeste, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno."
"Cuando logre incorporarme, saque con mucho esfuerzo del equipo de supervivencia, 2 bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rapidamente, me encontraba al borde del shok."
"Eran las 11:00 cuando nos derribaron y a las 17:00 hs. en Malvinas se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y tratar de caminar en busca de un refugio. Presentía que se llegaba la noche no la pasaría muy bien con el frio y las heridas."
"Miraba constantewmente hacia la playa para ver si encontraba al Mayor Puga, aún dudando que hubiera podido eyectarse."
"A la hora treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me prestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos kelpers que se encuentran a la orilla del mar."
"En ese momento ví un vehículo tipo LAND ROVER que se acercaba a campo traviesa, supuse que sería una patrulla enemiga o kelpers, busque en el equipo un revolver 38 y me prepare, el vehículo se detuvo unos 80 mts. y se bajaron 2 uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado, se acercaron y desde una distancia prudencial preguntaron en perfecto castellano mi nombre.
"Arfrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Capitán DIAZ de la Fuerza Aérea."
"Ellos, a su vez eran 2 aviadores navales tripulantes de TURBOMENTOR que un grupo comando de la SBS había destruído junto a algunos IA-58 en la pista de Bahía Elefante el 16 de mayo, cuando estaban enterrados en la turba después de una copiosa lluvia."
"Me llevaron a un caserio kelpers distante 8 kms., a través del campo bastante irregular, los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaría por falta de elementos adecuados a ese tipo de dolencia, el médico era un soldado conscripto ingresado como profesional y que se encontraba tomando parte de una compañía de Infantería de Marina en Bah'phia Elefante."
"Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vida se inform'pho que el numeral 3

(My. Puga) no lo hab'phia visto eyectarse, cuando preguntaron que habia pasado con el numeral 2, recien comprendí que el había sido el primer derribado, situación que no alcance a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico."

"Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al My. Puga, sano y salvo, cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado nos dimos un gran abrazo. Había perdido un solo numeral el excelente Oficial y Aviador Militar Teniente D. Carlos Castillo."

"Después de una semana en la cual se soportó ataques de SH a la isla semidestruida de Bahía Elefante, a 1 km. del caserio donde nos encontrábamos, haberse visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilometros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el Puerto San Carlos, fuimos recuperados por un Twin Other de la IX Brigada Aérea en una operación sumamente riesgosa pero que fue coronada por el éxito."

1) OF 1229 -HALCON- 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:40 - Trip. Cap. PIERINI,, Ten. MENDEZ, ler.Ten. URETA (C-310) fue interceptado al norte de Cabo Leal a unas 10/15 NM de la Isla Soledad, por una PAC, que les lazaron sidewinders y cañones no logrando impactos. La Ella. abortó el ataque y regresó. Arr SJU 11:40 hs.

2) OF 1230 -JAGUAR- 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:52 - Trip. ler.Ten. VAZQUEZ, Alf. MARTINEZ, Ten. BONO.

- Llegaron a la zona del blanco (± 11:30) sin ser interceptados y se dirigieron al ataque en la Bahía San Carlos con rumbo 190/220 y lanzaron 6 bombas sobre la misma fragata (ARROW). Un numeral vió (espejo retrovisor) una llamarada en dicha fragata. Estimaron 8/10 buques en el Estrecho y uno que creían era el CANBERRA. Recibieron mucho fuego AAé (misiles/cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones tenían pérdida de combustible abundante. Eyectaron tanques suplementarios y volaron con Rumbo 210 grados durante 3 minutos. El Jefe de Escuadrilla ordenanó la eyección al Nro. 3 pero este informó que aún tenía 3.000 Lbs.. Colocaron Rumbo 260 grados en ascenso (sobre Estrecho San Carlos). Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el Estrecho (5 NM al N de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible: Nro. 1 - 1500 Lbs. Nro. 2 2.280 Lbs, Nro. 3 - 2.500 Lbs. Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar al N. de la Isla San Jorge observaron al Nro. 3 (Ten. BONO) iniciar suave viraje desdendente e impactar en el

24

mar (existen dudas sobre su eyección pero de todas maneras cayó al mar helado). Solicitaron al KC (MA-DRID 2) (inc. 4to.) que les haga homing, lo hallaron en el FL 100 y se acoplaron (Nro. 1 tenia 200 Lbs; Nro. 2 2000 Lbs) y asi acoplados al KC-130 llegaron al continente, hasta 30 NM de SJU donde desacoplaron y Arr. 12:30. El KC trasvasó al Nro. 1 39.000 Lbs). Y es de destacar que para auxiliar a los JAGUAR el KC-130 tubo que acercarse hasta 60 NM al Oeste de la Gran Malvina. Esta salida se inscribirá asi en la historia mundial de la aviación. El Ten. BONO habia ofrendado su vida; pocos dias más (el 30 may en el ataque al HMS Invincible) lo seguiria con gloria el 1er.Ten. VAZQUEZ. Esta era la raza argentina de Halcones que en el Atlántico Sur y para asombro del mundo, habia descubierto el Reino Unido.

NOTA: Estaban previstas 6 salidas más (de GAL) que no salieron por orden CFAS, pero si decoló el MADRID 01 (1530) de GAL para reabastecerlas. Arr. 16:40. Las dos OF previstas eran:

3) OF 1232 -VULCANO- 3 A-4B - Cap. VARELA, Alf. VAZQUEZ, Ten. MAYOR.

4) OF 1232 -CALI- 3 A-4B - Vcom. DUBOURG, Alf. DELLEPIANE, Ten.ARRARAS.

- Salidas de cobertura

1) OF 1231 -FUEGO- 2 M III -MAGIC- GAL 10:22 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. Enlazaron con CIC MLV a las 10:55 [junto con PELO (OF 2200)]. Ingresaron con rumbo 295 de Radial MLV rumbo 115 y FL 300. Notifico Radar MLV, un PAC a 60 NM procediendo con una variación de rumbo de los Harrier con igual proposito. Enemigo en radial 290/60 NM, runbo 250. Los Harriers se volvieron. Dicha intercepción fue abortada por la PAC cuando se encontraba a 25/30 NM de distancia, volviendose con rumbo opuesto y descendiendo segun informo el radar MLV.

- Salidas diversión

1) OF 2200 - 2 LR-35A -PELO- Trip. Nro. 1 Vcom. DE LA COLINA / Com. FERRI, Nro. 2 Ten. BIANCO/ Ten. FELLICE. Desp. CRV 10:09. Esta sección en combinación con los FUEGO llegaron a MALVINAS y enlazaron CIC, atrayendo a una PAC orbitaron en Pto. 1 (50 Grados, 30 minutos S / 61 Grados, 10 minutos W). Arr. CRV 12:10.

2) OF 2201 - 2 LR 35A -BARBA- Trip. Nro. 1 My. GONZALEZ/ Cap. CEAGLIO. Nro. 2 Ten. ACOSTA/ Alf. REDONDA. SJU 10:22 a Pto. 2 (50 Grados, 10 minutos, S / 60 Grados, 50 minutos, W). Enlazaron CIC MLV (11:02) y permanecieron FL 400 hastas 11:08 en que regresaron.

3) OF 2202 - 1 HS - 125.700 B -RAYO- Ten. POGGI./ Vcom. TO-RRES, My. MEDINA/Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. CRV 09:25 Diversión, E y R, OCAT, OM (52 Grados, 00 minutos S / 62 Grados, 00 minutos, W). FL 330 INTERC PAC. FL 280 Arr. 13:43.

4) OF 2203 LR 35A -RAYO 2- ler.Ten. WILLIAMS./ Cap. PANE, Vcom. PEREYRA. RETRASM. CRV 15:58 - Arr. 1750 PAC.

NOTA: Estas 5 salidas (OF 1231/2200/2201) aparentemente fueron concebidas con un mismo objetivo. Debieran ampliarse pues demuestran gran coordinación e ingenio. Están en el TOM simultaneamente que las Ellas. ORO, AZUL, PLATA y al atraer PACs y saturar los CIC enemigos, pueden haber colaborado a su supervivencia. (Cuadro de horarios, gráficos de nuestras Ellas) sobre el TOM y número de PAC en ese tiempo.

- Los vuelos de reabastecedores

1) TC-69 -MADRID 1 - GAL 08:29. Trip. Vcom. PESSANA, ler.Ten. VACCARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Arr. 13:37, luego 15:30/16:40 GAL.

2) TC-70 -MADRID 2 - SJU 08:42, Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Este KC fue el heroico reabas-tecedor que se lanzó al encuentro de la Ella JAGUAR y los recuperó a su base.

- La E y R

1) Lejana. (elaborar) B-707 sobre Atlántico meridional. Hay ruta. Anexo.

2) Cercana:

a) 1 TS 60 - OF 124 -PLATINO 1- Trip. Desp. SCZ 09:30.Arr. SCZ 12:00.

b) 1 G-II - OF 125 -PLATINO 2- Trip. Desp. 15:00. Arr. SCZ 18:00.

c) 1 IA 58 (Ampliar) qué hacia ? Lo buscaba al SbTen ABRA-HAM que se habia ahogado ? A-540 - PACU 2 P Alf. VALKO. Horario. Desp. SCZ ? se estrelló en el mar y fue recupe-rado (? Por quien ?) 25 NM al S de Caleta OLIVIA y 2 NM dentro del mar.

- Búsqueda y Rescate

1) OF 2535 - F-27 (NEGRO) DHC-6 (ROMEO) B-212 (LIEBRE). CRV (Horario) (Tripulaciones ?). Caleta OLIVIA. OM CRV. Arr. ? Rescate Alf. VALKO. Fallecido.

25

2) OF 2536 - S-61 - LV OCG. Trip. ? Desp ? Ad ? ADO-OM-ADO. SbTen. ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció. Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró. Al día siguiente (25 May) fue encontrado ahogado, al sur de la ría.

Un cruce de C-130 a BAM MLV

1) A las 23:39 Hs. despegó desde Comodoro Rivadavia el TC-64 "TOCO" con destino al archipiélago. Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. Cumplió CAT 181 y llevó 14.000 Kg. de carga. Este vuelo se terminó de cumplir en las primeras horas del día 25 de mayo y está ampliado en los relatos de ese día.

En el CATOM

1) 2 IA-58 (A-533 Ten. BREST y A-516 Ten. CIMBARO) en ROF Pto. Argentino. Reconocieron Isla Bezuchere, pues por info ARA hay elementos en ella de CME. Desp. MLV 14:00 hs. Arr. MLV 16:00 hs. S/N.

OTROS ACONTECIMIENTOS

759. Ese día también:

1) Apareció el cuerpo del 1er.Ten. MANZOTTI, eyectado el día 21. Dónde aparece ?. Elaborar.

2) EL MONSUMEN con averías en máquinas y timón fue remolcado por el FORREST a Pto. DARWIN. Tenía a bordo un herido grave.

3) Se realizó una misión de traslado de material en el continente, por aviones IA-58 Pucará "Ordenado por la superioridad se trasladaron en horas de la tarde, seis (6) tanques de combustible de 1.000 lts. pertenecientes a Pucará, a la B.A.M. San Julian, para ser empleados por los A-4C.

El Día 25 de Mayo de 1982 (MARTES)

La meteorologia

Area del Continente

760. Sin fenómenos significactivos en SANTA CRUZ y CHUBUT, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del W. En TIERRA DEL FUEGO, la entrada de una vaguada de superficie, débil, produjo cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techo superiores a 600 mts. Vientos moderados del sector N.W.

Area MALVINAS

761. Una cuña de alta presión produjo bancos de stratus cúmulus entre 300/600 mts. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas 2 a 3 Km, mejorando rapidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/W. No se registraron precipitaciones.

762. La meteorología no se presentó muy favorable en las primeras horas para la operación en MLV.

Las intenciones de la FAS

763. El día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se encontraban en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

764. Dado que en días anteriores se había observado que las primeras Ellas en atacar no encontraban oposición de PACs enemigas, se decidió, ése día, lanzar al alba -en vuelo nocturno- a la primera Ella y además sin OCAT, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara el ENO de la aproximación del ataque con el Sistema A-4. Así salieron (Anexo PIV-III-7):

1) 07:28 Desde GAL decoló el reabastecedor KC 130 (Matr. y Trip. en Anexo) PARIS a PCRA (Incluir coordenadas).

2) 08:00 Desde GAL - OF 1232 - 4 A 4B -MARTE- Bombas MK 17 de 1000 lbs - Trip. Cap. PALAVER C-244, Ten. GALVEZ C-250, Ten. AUTIERO C-221, Alf. GOMEZ C-209. La 2da. sección regresó a los 25 minutos (AUTIERO y GOMEZ) por falla del Nro. 3; el Nro. 4 lo siguió pues no tenía la 1ra. Sección a la vista (nocturno), siguieron hacia las Islas Malvinas PALAVER y GALVEZ. Rea bastecieron del PARIS y en Pto. PACHECO, con dirección al blanco, rumbo Sur, se internaron con bruma y visibilidad 0. Regresaron a Pto. inicial (eran las 09:10), pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron Rumbo al blanco. Vieron el brazo San Carlos y lo recorrieron encontrando un buque blanco, iniciaron el ataque, pero al ver una cruz roja pintada en su casco no lanzaron sus bombas, era el UGANDA. No observaron otros

26

buques en las inm ediaciones, ni recibieron fuego de arti-llería antiaérea. Giraron a la derecha en LAGUNA PALOMA. Con el Omega indicando blanco a 15 NM derecha, siguieron y observaron Pto. San Carlos a la derecha. Iban con rumbo S y al levantar en el Puerto el Nro. 2 informó: "Es DARWIN", y de inmediato giraron a la derecha para alejarse. Vieron un buque color verde y casco negro y recibieron fuego AAé. Realizaron un reempleo (creyendo que estaban en Pto. San Carlos) y entraron al blanco. El Nro. 1 (PALAVER) tiró al buque (bombas y cñ) y el Nro. 2 (GALVEZ) a un grupo de casas. Salieron (sobre el Estrecho) y en la posición Ele-fante Marino - FL 50 - el Nro. 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado por un proyectil en la parte inferior de su avión, de acuerdo a lo que vió su numeral (En 51 Grados, 25 minutos, S / 59 Gra-dos, 30 minutos, W) y en el día de la Patria, cayó otro halcón argentino, aparentemente alcanzado por un misil Sea Dart lanzado desde el Destructor "COVENTRY", que se encon-traba al Norte de la Isla de Borbón, acompañado por la Fragata Clase 22 "BROADSWORD". El Ten. GALVEZ regresó solo a su base y Arr. GAL 11:40 . El Cap. PALAVER fue derribado quizaás por un empecinamiento heroíco de infringirle daños al enemigo.

3) 10:20 hs. y 10:23 hs. desde GRA despegaron 4 M-5 (por secciones) solo con Cñ.- 1ra. Sección OF 1233 -RANGO- Trip. Cap. RHODE, Cap. JANNET; 2da. Sección OF 1234 -BINGO- Trip. Cap. CIMATTI, Cap. MORENO. Misión: Busqueda de un radar inglés en las islas de BEAUCHEME. Estas secciones debían ser guiadas por un (1) LJ-35A cada una. El Lear Jet matrí-cula T-23 que despegó de Río Grande a las 10:15 horas, Tripulado por el Cap Nicolás BENZA, el Cap Jacinto DESPIE-RRE y el C lero MOTHE como mecánico, guió hasta cien (100) millas de las islas BEAUCHEME a la sección del Cap JANETT, retornando desde allí a GRA y aterrizando a las 12:05 horas. Al principio volaron en condiciones IFR, pero cuando se aproximaron al objetivo estaba claro ilimitado; la sec-ción de JANET efectuó aceleración a la vista de las islas, realizando un exploración en la zon asignada sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que se hizo escape rasante y posterior ascenso y regreso S/N.
Regresaron a GRA 11:40 y 11:52. Un HS 125 siguió en tareas de OCAT (Vcom. TORRES y My. MEDINA) Ten. POGGI, Alf. MARIA-NI, S.P. ACOSTA, en 52 grados 00 minutos S./ 64 grados 30 minutos W. .
Cabe destacar que el Cap. BENZA, finalizada su tarea de guiado, permaneció en la zona a la espera de novedades brindó de esta forma apoyo moral, sintiendose parte activa y silenciosa del exito de las diferentes OOFF. La sección "Bingo" (OF Número 1234) tenía su objetivo al Sur de la Isla Gran Malvina (Punta Belgrano), la navegación se reali-zó sin acompañamiento del Lear Jet por fallas de este. Se mantuvo en principio nivel 280. El descenso se realizó 160 millas antes de las Islas a los efectos de evitar posibles detecciones de radar, navegando luego 100 millas rasante a

420 nudos de velocidad. Una vez que visualizaron las islas el Cap CIMATTI ordenó acelerar a 500 nudos. Posteriormente ordenó tirar con cãnones sobre la Punta Belgrano, sin observar tiro de artillería, posteriormente salieron con viraje a la izquierda, patrullando Bahía San Felipe e Isla de los Pájaros, abandonando el objetivo rasante durante 50 millas y ascendiendo luego a 31000 pies, regresando sin novedad.

4) 11:03 Desp. desde SJU. 4 A-4C - OF 1235 -TORO- BRP - Trip. Cap. GARCIA, Ten. LUCERO, Ten. PAREDI, Alf. ISAAC. Reabas-tecieron en el PARIS y llegaron a la Isla Gran MALVINA a la que cruzaron rasante. Ingresaron al Estrecho y al llegar a la Bahía de San Carlos (12:25), atacaron a los buques allí reunidos, recibiendo fuerte fuego antiaéreo, siendo derri-bado el Ten. LUCERO por un misil RAPIER lanzado desde tierra,[Se eyectó y fue rescatado por el HMS Fearless(El mismo buque que él había atacado)],(Anexo Halcones sobre MLV. relato). Los tres restantes atacaron un buque (Proba-blemente la Fragata Clase 21 HMS "AVENGER"), con los si-guientes resultados: Nro. 4 sólo con cañones, no salió su bomba, Nro. 3 impactó con bombas y Cñ, Nro. 1 (no hay noticias de su ataque, averiguar). A la salida (individual) y recibiendo intenso fuego AAé, el Nro. 1 (Cap. GARCIA) informó que tenía problemas de hidráulico. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías, fue derribado por un misil Sea DART del CONVENTRY, sin eyección y murió así otro heroico piloto de la FAA, en el día de la Patria; se estima que su avión cayó entre "Campo Verde" y "Rincón del ~~Pícaso~~" El Nro. 3 y 4 siguieron en alejamiento, notando el 4 un rápido descenso en su indicador de combustible, por lo que eyectaron cargas y pidieron REV, ascendieron y acoplaron en el KC-130 de indicativo BERLIN el cual había despegado de GAL a las 07:28 Hs. El KC 130 PARIS había arr. en GAL a las 12:50 y se aprestaba para una nueva operación. También volvió el RAYO (OCAT) que Arr. 14:55 a CRV (ubicar el informe de este OCAT. Interc. por PAC.

5) 13:35 desde CRV despegaba un nuevo OCAT (Vcom. PEREYRA) - RAYO- 2 (1er.Ten. WILLIAMS, Cap. PANE) en LR 36 OF 2207 que debía encontrarse a 14:15 hs. en el Pto. E (51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) a FL 350 para con-trolar a las siguientes escuadrillas:

   a) OF 1236 - 3 A-4B - MK 17 -VULCANO- Desp. GAL 14:00 - Trip. Cap. CARBALLO C-225, Ten. RINKE C-214, Alf. CARMO-NA.

   b) OF 1237 - 3 A-4B -ZEUS- Desp. GAL 14:00 - Trip. 1er.Ten. VELAZCO C-212, Alf. BARRIONUEVO C-207, Ten. OSSES C-204.

   c) KC 130 - PARIS. Desp. GAL 14:30 (confirmar hora; despegó después de VULCANO y ZEUS?) a PCRA.
   En ambas Ellas, falló el Nro. 3 (en VULCANO el Alf. CARMONA, no decoló por Técn. y en ZEUS el Ten. OSSES se

27

volvió después de 240 NM por VHF F/S. Arr. GAL 16:01. Las secciones llegan al ON (Norte de Isla Borbón) con 2/3 minutos de intervalo (Hicieron REV). La sección VULCANO (CARBALLO - RINKE) atacó a la Fragata 22 (HMS BROADSWOARD) (15:20) que custodiaba al D-42 HMS COVENTRY, quienes repelieron la aproximación con misiles, granadas de fragmentación y cañones; los nuestros tiraron con bombas de 1000lbs sin apreciar los resultados. Posteriormente la sección ZEUS comprobaría que de la popa de la BROADSWOARD salía un intenso humo negro. (De acuerdo a informes ingleses fue dañado el sistema de dirección y propulsión de la fragata por el impacto de esta bomba). Regresaron a GAL S/N 16:21. El Cap. CARBALLO con tanque derecho perforado por una esquirla. Una versión inglesa (libro AWSA) dice:

- "Esta Sección fue seguida por una PAC (LtCdr NEIL THOMAS 800 Sqdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la BROADSWOARD que quedó paralizada. Los A-4B lanzaron sus 4 bombas (En realidad tiraron solo una cada uno, o sea dos bombas). Tres erraron, pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero LINX y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar".

- Despues llegó la sección ZEUS que enfiló directamente al HMS COVENTRY. Esta que navegaba paralela a la fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego AAé. El 1er Ten VELAZCO y el Alf. BARRIONUEVO se aproximaron cañoneando y lanzando sus bombas (el guía en proa, el Nro. 2 confirmó 3 impactos) evadieron y regresan a GAL 16:21 S/N. (hicieron REV?).
  La misma versión inglesa (Libro AWSA) dice: "Nuevamente - al aproximarse esta Sección- la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la BROADSWOARD enganchó a los A-4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fué ordenado retirarse. El COVENTRY lanzó un Sea Dart pero erró, siguó tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La BROADSWOARD estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la COVENTRY se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque) y escudó a los A-4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total de poder y comunicaciones (ver resto del relato en Anexo, pág. 146 - Libro AWSA), Arr. 17:00 hs.

6) 14:34 hs. desde GRA despegaron 2 SUE-MINA con 2 AIM 39

Exocet con rumbo NE CC CURILOVIC y TF BARRAZA de nuestra aviación naval. Reabastecieron del BERLIN a las 15:45 en PCRA (averiguar coordenadas) y se lanzaron con rumbo E hasta el Punto inicial (en coordenadas) luego rasante (R Grados, S) enganche y disparo de ambos Exocet (16:20) y regreso con nuevo REV a las 16:50 y de allí a casa. Arr. GRA hora ?.

La misma versión inglesa (AWSA) dice: "La primera en perci-bir el peligro inminente fue la Fragata AMBUSCADE en la parte norte de la flota debido a que los operadores detec-taron la transmisión radar de los SUE en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos los buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes chaff fueron disparados y cada PAL lanzó sus helicópteros con equipos decoy (desviadores de misil)".

En el puente del HERMES, Graene HAMMOND, el asesor de prensa del Almirante presenció la acción: El HERMES estaba en el centro de la formación; adelante y un poco a la izquierda iba el INVINCIBLE. EL ATLANTIC CONVEYOR estaba a nuestra derecha un poco adelante y unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del ATLANTIC CONVEYOR y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia de que el chaff de los Linx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria a los portaaviones, pero un Exocet parece haber re-enganchado al buque Contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (Anexo AWSA, Pág. 149).

En síntesis, la Sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso porta contenedor, no solo por su porte, sino fundamentalmente por su carga (Helicópteros Chinook, pista de aluminio, carpas, etc.).

7) OF 1238 - 3 M-5 -PUMA- GRA 13:00. Regresan por orden CFAS. Qué pasó ?. (Armamento ?).

8) 14:50 hs. ARA solicitó atacaran a un petrolero y un subma-rino, aparentemente ingleses 50 Grados, 57 minutos, S / 56 Grados, 57 minutos, W. CF PIRRA (Enlace de ARA en FAS), preguntaron si era propio. COATLANSUR, informa que no era propio.

15:15 hs. Al ser informada la FAS por MARINA del presunto barco y submarino inglés se envió un M-III (OF 1239 - PATRIA-) MATRA u Cñ. Desp. GAL 14:57 - Trip. Cap. BALLESTE-ROS - ROF - Arr. GAL (16:04) para el submarino y seis IA-58 para el petrolero. El M-III, antes de atacar hizo un pasaje observando que el petrolero se llamaba Santa Cruz, infor-mando a GAL y este a FAS.

La FAS preguntó nuevamente al enlace de marina y luego de un rato corroboraron que verdaderamente era el Santa Cruz, reabasteciendo a un submarino argentino. Los Pucará fueron

detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS).

9) Ese día también, al comenzar el aniversario de la Patria, fue testigo de un nuevo y glorioso cruce argentino: CAT 181 - TC 64 -TOCO- Trip. Cap. BORCHET, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. - Desp. CRV día 24 May 23:00 hs. Transpota -ida- 14.400 Kgs carga (víveres EA 9000 repuestos cañon 155 EA 2600, repues-tos comunicación FAA, material quirórgico FAA, Encomiendas FAA/EA, cartas y 7 pa) Arr. MLV 02:29 hs., despega nueva-mente a las 02:48 y Arr. CRV 05:05. Trajo 21 heridos y un prisionero el LT (RAF) GLOVES. Entre ellos estaban el My. PIUMA y el 1er Ten LUNAquienes se habían eyectado sobre las Islas al ser derribados sus aviónes y también el 1er Ten DIAZ y el Alférez José Luis PONTECORVO, quienes fueron recibidos al arribar a Comodoro Rivadavia por el Mayor PERALTA MONTI, y alojados en el Casino de Oficiales..

10) Tambien se cumplimentaron los vuelos de la exploración aérea focal de rutina: OF 126 - 1 G-II Platino. Desp. SCZ 09:30 hs. Arr. 12:00 hs. y OF 127 - 1 TS 60 Platino II. Desp. SCZ 15:00 hs. Arr. 18:00.

11) Finalmente los dos reabastecedores cumplieron la siguiente actividad:

a) KC-130 - PARIS - Tripulación: VCom. DOMINGUEZ - My. BERNARDI - MY. VIDELA - SA RYDZIK - S AUX HUMOLLER - CP GONZALEZ - SP PLASENCIA. Dep. GAL. 07:20. Reabastecieron a las escuadrillas "MARTE" y "TORO" (Ida). Arr. GAL.:12:50 Hs.
Luego dep. 14:30 Hs., reabastecieron a las Escuadrillas "ZEUS" y "VULCANO".

b) KC-130 - BERLIN - Tripulación: VCom. PESSANA - 1er Ten VACCARO - My. GOMEZ - CP CEMINO - CP MARTINEZ - S AUX ARDIZZONI - S AUX AMENGUAL. Dep. GAL.: 14:30 Hs., rea-bastecieron a las Escuadrillas "TORO" (Regresó) y "MINA" (SUE) a las 15:45 y 16:50 Hs. Luego Arr. CRV. a las 18:00 Hs.

<u>EL DIA DE LA PATRIA EN EL CATOM</u>

765. El Sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM C'óndor ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, (bajo el Comando del Brig. CASTELLANOS), tambien vivió intensamente el 25 de Mayo, defendiendo heroicamente el archipiélago que era el centro del ataque enemigo.

1) <u>En Puerto Argentino</u>: La BAM MLV cuyo Jefe era el Com. DESTRI, blanco permanente del ataque aéreo y naval enemigo, protagonizó los siguientes acontecimientos:

a) 02:30 hs. Artillería en alarma roja en defensa del TOCO

(C-130) que permanece en tránsito hasta 02:50 hs.

b) 09:44 hs. El CIC detecta a la primera PAC.

c) 10:35 hs. Seis aviones [2 de la Armada inglesa (Royal Navy) del Escuadrón 800 y 4 de la Fuerza Aérea inglesa (RAF), Harriers GR 3 del Escuadrón 1 (F)], atacaron la BAM MLV en vuelo rasante con bombas retardo (que siguen explotando hasta las 13:30) pegaron cerca del bunker (derribando una pared) y causando algunas bajas.
Nuestra AAé (EA y FAA) derribó 2 GR 3 (uno por ROLAND y otro por 35 mm). Un avión cayó en tirabuzón y se pudo ver una eyección. Meteorología: (hay 6 Ac As 2500 sobre la Base).

d) 13:24 hs. despegó un Pucará (A-516 Ten. CIMBARO) contra helicóptero ENO (aparentemente en rescate del piloto eyectado) pero apareció PAC y Pucará retornó. Arr. 13:30 hs. (Ampliar esta salida).

e) 14:35 hs. Despegaron 2 Pucará -COBRA- Trip. A-533 Ten. GIMENEZ - A-516 Ten. CIMBARO). Reconocieron (sobrevola-ron) Península de San Luis. Están en vuelo se produce 2do. ataque a BAM MLV Arr. 15:19.

f) 14:50 hs. Nuevo ataque de GR 3 al AD MLV, 3 explosiones sin daños.

g) 15:15/8 hs. Arr. a BAM MLV IA-58 dos Harrier en altura sobre vertical AD. Ampliar. Los COBRAS permanecieron en vuelo durante el ataque de GR 3 (14:56).

h) 16:50 hs. Un Harrier fue derribado por POA 1 con SAM 7. Se alej ó humeando. Derribo comprobado.

i) 17:08 hs. Apareció (CIC) un helicóptero ENO a 23 NM en rescate piloto Harrier.

j) 19:14 hs. (Nocturno). Nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV. 2 explosiones. Sin novedad. CIC informó 19:11 hs. alarma roja hasta 19:32. Versiones inglesas hablan de lanzamiento Seaslug (antibuque) contra la pista.

2) En BAM Cóndor: Esta gloriosa BAM, ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía firme la bandera de la Patria:

a) Hora ?.... Un Harrier, lanzó cohetes chaff al radar skyguard, mientras otro intentó atacar, pero el fuego de 35 mm y 20 mm lo desalentó obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del rGpo. 1 AAé en DARWIN).

b) Se preparó la evacuación del Escuadrón Aeromovil a BAM MLV.

2a

Nuestros Helicópteros

766. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un 1 Bell 212matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:00 horas para reabastecer a la ROA, aterrizando nuevamente a las 08:50 horas, para volver a despegar a las 10:00 horas y aterrizar nuevamente en Darwin a las 10:50 horas una vez finalizada la tarea. Tripulacvión: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado igual que en la misión anterior, que despegó de Darwin a las 14:00 horas, para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:20 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP), quienes recuperaron al Cap de Corbeta PHILI-PPI.

- Relato Ten. VERGARA: "Se recibe la orden de ir a recuperar al Cap. PHILIPPI, perteneciente a la Arma-da, derribado sobre la zona del aEstrecho de San Carlaos (A-4Q). Se designa la tripulación y se pre-cede al cumplimiento ~~de~~ la orden recibida. Se despe-ga hacia el Sureste de la B.A.M. Cóndor a los efec-tos de encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. El Cap. PHILIPPI había sido derribado por aviones Harrier sobre el estrecho de San Carlos. Al eyectarse cayó al agua, nado hasta la orilla este del Estrecho y luego comenzó a caminar, realizando su supervivencia, llego hasta un lugar de la Isla en donde le brindaron alojamiento.
  Al llegara el Bell 212 a dicho lugar se procedio a identificar al Cap. PHILIPPI, constatándose todos sus datos y forma en que había sido derribado. Es llevado a posterior al helicóptero el cual emprendió el vuelo de regreso a la B.A.M. Cóndor. Cabe desta-car que tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PAC ingle-sas. Estos datos eran suministrados por el puesto de R.O.A. ubicado al S.E. de la B.A.M. Cóndor".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL-CON", armado como en las salidas anteriores, que despegó de Darwin a las 16:00 horas para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente a las 17:40 horas en Darwin. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUENA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

OTROS ACONTECIMIENTOS

767. Se encontraron los restos del Ten. VOLPONI (M5 C#437), por parte dep personal de BAM Calderon.

EL SALDO DEL DIA

768. La FAS:

Salidas previstas	22	100 %
No decolaron Téc.	1	4,5 %
Regresaron Téc.	2	9 %
Llegaron OM	15	68 %
Regresaron orden Sup.	4	18,5 %
Aviones derribados	3	13,6 %

(2 A4C / 1 A4B) (2 pilotos fallecidos, 1 piloto prisionero)

769. Bajas enemigas

- Destructor HMS COVENTRY - Hundido - 19 Trip. desap.
- Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR - Incendiado (Posteriormente se hundiria - 12 Trip. desap.
- Fragata HMS BROADSWORD - Averiada.
- DOS (2) naves no identificadas (una probable "AVENGER" y otra HMS "FEARLESS").
- TRES (3) GR3 RAF HARRIERS derribados (CATOM)
- UNO (1) Helicóptero LYNX (en BROADSWORD) destruido

CONCLUSION

770. Este 25 de mayo de 1982 será la ofrenda más heroica que jamás la FAA haya hecho a su Patria, en el aniversario de su nacimiento.(A lo menos por ahora...).

30

El Día 26 de Mayo de 1982 (MIERCOLES)

771. Después de las intensas horas vividas el 25 de Mayo, en las que los pilotos de la FAA, Navales y sus defensas antiaéreas (EA - FAA - ARA), habían cobrado al enemigo la mayor presa diaria (HMS COVENTRY - ATLANTIC CONVEYOR - 3 GR-3 LYNX) de todo el conflicto, el CFAS estimó que la reacción de éste sería intensa en su aspecto defensivo ante nuestros ataques aéreos. Por esta principal causa, se decidió variar nuestros procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos nocturnos con MK-62 y de altura con el sistema M-5 en BOP y escolta de caza M-III, todos sobre OM terrestre en la cabecera de playa.

La Meteorología

772. Los pronósticos meteorológicos coadyudaban -aparente-mente- para esta decisión:

1) Area Continental: Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso con cirrus, visibilidad superior a 20 Kms., vientos NO 20/25 Kts.
En Tierra del Fuego parcial nublado con SC, AC y AS, vientos moderados del NO, visibilidad superior a 20 Km. Las condiciones meteológicas eran favorables para las unidades de la FAS.

2) Area Malvinas: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con ST SC en horas de la mañana techo 400 mt, mejorando hacia el mediodía. Temp. 6/9 Grados, vientos suaves. En general apta para la operación.

Las Operaciones de la FAS (Anexo PIV-III-8)

1) Bombardeo nocturno sobre Brazo San Carlos

a) OF 1240 - 3 MK 62 -ODIN- 4 MK 17 - Dep. GAL - 03:35 Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN; Nro. 2 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. SIRI; Nro. 3 Cap. BREDESTON, Cap. SISCO. Hora ordenada sobre OM 04:30. Esta Ella regresó desde 180 NM de GAL por mala meteorología, visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altímetro no confiables. Numerales se desorientaron y perdieron la formación. (Análisis de este sistema de armas en material y personal).
El QAM de BAM GAL 04:00:310/14 10 Kms 8 SC 600 5/5 1009.2. La Ella Arr. GAL 04:40 S/N.

2) Bombardeo en picada (BOP) sobre Pto. San Carlos

a) OF 1241 - 2 M-5 -POCKER- 4 BR - Con SSQ Eléctrica - SJU 13:30 Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE. Cumplieron la primera parte del vuelo S/N y encontraron el OM con 8/8 nubes. (A qué nivel navegaron y qué nivel tenián sobre el blanco).

No observaron reacción antiaérea de ningún tipo. (14:10) El guía no lanzó bombas sobre tope. El Nro. 2 hizo contacto con radar MLV yéste le informó que el OM se encontraba a 270 Grados, 45 NM y así guiado picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía se desprendió de las suyas lateral a las Islas Salvajes, explotando las cua- tro. No observaron buques en el Estrecho. Arr. SJU 15:19 QAM DRW 14:00 320/8 20 7 SC 1200 9/8 1011.7.

- Relato My. SAPOLSKI: " Como es de suponer su ejecu- ción y exito estaba totalmente limitada a la posibi- lidad de hacer puntería desde algo más que la altura de lanzamiento, condición esta que no se dió. No obstante el lanzamiento del numeral no fué en vano, según creo que fue comentado luego por persoanal del CIC MLV".

- Relato My. SAPOLSKI: "En las postrimerías de la tarde de ese día los Escuadrones Dagger y A4-C de SJU se vieron regocijados con la visita del My. PIUMA (Esc. Dagger SJU), 1er.Ten. SENN (Esc. Dagger SJU), 1er.Ten. LUNA (Esc. Dagger GRA) y el TC ARCA (Piloto de A4-Q de la ARA), todos ellos recuperados luego de sus respectivas eyecciones en MLV. Su arri- bo fué grandemente ovacionado y celebrado por todos los que allí nos enlcontrábamos, luego de lo cual no relateran sus experiencias que fueron escuchadas con suma atención y luego tenidas en cuenta en el accio- nar futuro".

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: " El 1er.Ten. DIMEGLIO inició la picada de 60 Grados dentro de nubes. Ell suscripto lanzó las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60 Grados de la picada y sin ver donde cayeron. Confíe solo en lal infornma- ción que nos dió el radar de MLV el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto (tratando de visualizar) hice dentro de la capa, maniobras aevasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM Británico".

3) Escolta de caza con M-III

a) OF 1242 - 2 M-III -SOMBRA- MATRA/MAGIC - Cobertura Sec- ción POCKER. Desp. GAL 13:32 Cap. BALLESTEROS, 1er.Ten. PUIG. Llegaron a FL (confirmar), enlazaron con CIC MLV a las 14:15. En ese momento había 3 PAC en el aire, pero se observó que las mismas no sobrepasaban FL 140/160 y que cuando su rumbo era convergente con los SOMBRA, descendían bajo el lóbulo de n/radar. Arr. GAL 15:20.

4) Ataques a objetivos navales por los A4 con cobertura M-III

a) Estaban previstas 3 Ellas, una de A4-B, otra de A4-C (TIGRE y LEON) y una de M-5 (TRUENO), con cañones y

31

bombas para las 16:30 hs. sobre el ON, con acompañamiento de una sección M-III (de GAL) AGUILA con MAGIC. Pero estas salidas fueron canceladas por la CFAS.

Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas

1) Escuadron Fénix (Anexo PIV-III-9)

a) OF 2215 - LR 35 MONO - Trip. Vcom. DE LA COLINA - Com. FERRI - Desp. CRV 11:05 a Pto. E (Coord. ?) apoyo sección SOMBRA. (Localizar el informe de este OCAT). Arr. CRV 13:45.

b) OF 2214 - HS 125 RAYO - Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA y OCAT Vcom. TORRES, My. MEDINA - Desp. CRV 13:50. PE (Coord.?) Apoyo a la Sección POCKER y las otras probables (Trueno - Tigre - Leon y Aguila) que fueron canceladas. Arr. CRV 15:58.

2) Reabastecimiento en vuelo

a) 1 KC 130 (LV - VHB) Averiguar matr. y trip. que Desp. GAL 15:25 para REV A4 y Arr. (hora ?) S/N.

Dos cruces suspendidos

773. Este día estaban planificados 2 cruces a MLV, el TC-66 y TC-64 (Trip. en Anexo) que no se realizaron por TAC. (ARA cruzó con F-28 y 3 MACHI) Averiguar verdadera causa. (No saturar AD MLV en vista cruce ARA). Ojo! el PATO decoló de GAL 23:23 y se le ordenó su regreso (Jefe G 1T) por ecos próximos a Darwin informados por MLV.

La exploración lejana

1) 1 B-707 (ampliar) misión 331 - TRONCO.

La exploración cercana

1) OF -128 - 1 TS 60 -PLATINO I- 09:30 SCZ 1200

2) OF -129 - 1 TS 60 -PLATINO II- 15:00 SCZ. Arr. 18:00 SCZ.

Puente aéreo a BAM MLV

1) Un F-28 (LV-MAL) Desp. GRA 12:15 Arr. MLV 14:00 y regresó a GRA.

La guerra en el archipiélago

774. Los heroicos defensores del archipiélago resistían, casi diríamos satisfechos, las iras del enemigo, tan duramente afrentado el 25 de Mayo. Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo que pudiera de la BAM Cóndor, pues los PUCARA podían operar sobre objetivos en Darwin desde la pista de

Puerto Argentino y además, en el caso de que l^s ingleses tomaran la BAM Cóndor, los aviones no serían tomados por el enemigo terrestre.

775. Por esta razón el CATOM ordenó el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45), para desde allí operar sobre el enemigo terrestre. Quedó en BAM Cóndor el personal necesario para la defensa terrestre: Personal Militar Superior, los aviadores más antiguos y Personal Militar Subalterno (para ejemplo y gloria, de la FAA); así, del Escuadrón Pucará, permanecieron en Darwin:

1) P.M.Sup.: Vcom. COSTA, My. TOMBA, 1er.Ten. FASANI, Ten. LOMBARDI, Ten. CALDERON, Alf. SASSONE y Alf. LEMA.

2) P.M.Sub.: C.P. GURRIERI, C.1ro. BUSTOS, C.1ro. OLEA, C.1ro. TORRES, C.1ro. DAPPEN, C.1ro. ARGUELLO, C.1ro. RES, C. AGUERO, C. MARQUEZ, C. SOTO, C. MANSILLA, C. RODRIGUEZ.

* El material Bell 212 (H-83/H-85) con sus tripulantes, afectados a la B.A.M. "Cóndor" permaneció en la misma hasta el día 28 en que se ordeno el repliegue a Pto. Argentino.

776. Todos a órdenes de su Jefe de Base, el Vcom. (E.Air.) Wilson PEDROZO. Su Jefe de Operaciones Vcom. VERA MANTARAS, su Jefe Escuadrón Tropa My. ZAPORTA y su Jefe de Servicio de Comunicaciones Cap. RE. Esta es una parte del relato del 1er.Ten. MICHELOUD del arribo de los pilotos replegados a Pto. Argentino:

* "Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje (del helicóptero) (Chinook) se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficiales (en Pto. Argentino), que no era otra cosa que un Jardín de Infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que desde hacía un tiempo ocupaban ese refugio contra las inclemencias del tiempo, particularmente personal del INAC. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia en ellas no sería más que por la noche.
Diariamente partíamos al Puesto de Comando de la BAM Malvinas, que no era otra cosa que un bunker construído con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de máquidas y remoción de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente

destruído por el bombardeo. De éste quedaba solo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo".

777. Por su parte la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proxi- midades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada. Dice el diario de guerra del G 1 AAé en Darwin:

- "Día 26: Durante el día, en el radar ELTA, se detec- taron cuarenticinco probables vuelos de helicópteros el Noroeste entre los 6 y 8 km, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas Nro. 1 y Nro. 4 pudieron observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros en una zona al NO, detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la Jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.
  A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA, pidió apoyo al Puesto Comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser perso- nal de Ejército (argentino), no lo enviaron, hasta que, en un momento dado tiraron dos bengalas del tipo Flash sobre el radar ELTA, entonces un soldado C. 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían. Luego al llegar los refuer- zos e inspecciones de la zona, loúnico que se encon- tró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la Base". -

778. Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de Pucará en la zona DWN operando desde BAM MLV:

- 2 IA-58 -FIERRO- ROF al Norte de DWN. Ten. CRUZADO (A-533) y Ten. GIMENEZ (A-509)

Nuestros Helicópteros

779. Cumplieron ese Día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON, armado con cuatro ametralladoras Browning, 7,62 m, que despegó de Darwin alas 08:00 horas para hacer una misión de reabastecimiento de la ROA, aterrizan- do nuevamente en Darwin a las 08:30 horas. Tripula- ción: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y S.M. MARTI- NEZ (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegó a las 08:20 horas de Darwin para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizandop nuevamnete allí a lasa 09:10

horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M) y C.P. GOMEZ (OP).

Otros acontecimientos en MLV

1) Entre las 00:30 y 02:30 se recibió fuego naval intermitente sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Muertos y heridos.

2) 00:45/01:10 cañoneo naval sobre BAM MLV, (rompieron un IA# 58).

3) 10:25 1 GR 3 atacó Pto. Howard desde el Estrecho (bombas y cañones) 6 soldados EA muertos, heridos 1 Of., 1 Sub., y 4 soldados.

4) 14:21 nuevo ataque aéreo al AD MLV, explotaron 2 bombas cerca de las piezas de artillería. (Anexo Diario Guerra Gl en Pto. Arg.)

5) 16:25 Salida 2 M 329 (ARA) desde BAM MLV para apoyo de fuego (ampliar).

6) 18:00 BAM Cóndor informó: (textual del Diario Com. MENDI# BERRY).

"Unidades EA y FAA reunidas.
A.Aé totalmente destruída.
Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes, y ametralladoras.
FA 3 muertos, 5 heridos.
EA gran cantidad de bajas.
En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones. Faltó munición en 1ra. línea.
Gran agotamiento de la tropas.
La observación aérea determinó: Grupos de 20/30 hombres, 5 con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes".

33

EL DIA 27 DE MAYO DE 1982 (JUEVES)

780. La meteorología de ese día:

1) Area Continente

- Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15/20 Kt), nubosidad baja quebrada, SC con techos 600 mts; media con AC AS visibilidad mas de 20 Km., baja temperatura en primeras horas de la mañana en todo el Sur, excepto CRV.

2) Area Malvinas

- Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de nubosidad baja y media, 3 St y 4 AC AS;
visibilidad superior 20 km. Ocasionalmente 7 km. por neblina. Vientos del sector O - NO (30 Kt con ráfagas 40 Kt) disminuyendo hacia la tarde. Temp. entre 4 y 10 Grados C.
Anexo con QAM MLV y DWN.

El concepto de la operación (FAS)

781. El Comando de la FAS intentó ese día atacar principalmente las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de Playa (Pto. San Carlos y Establecimiento San Carlos - Planta Refrigeradora), comenzando con bombardeo nocturno. Al tiempo que mantenía en reserva Ellas armadas para ataque a objetivos navales (al confirmarse su posición). Con este concepto se cumplió la siguiente actividad, desde el Continente (Anexo PIV-III-10):

1) Bombardeo nocturno con MK 62

a) OF 1240 - 2 MK 62 - ODIN - 4 BRP - Dep.GAL 03:21 - Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN Nro. 2 My. VIVAS, My. ESCUDERO. Sus OOMM eran instalaciones en playa oeste brazo San Carlos (Planta refrigeradora) y playa este brazo San Carlos (Establecimiento San Carlos) La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata y además su A Aé. estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de St. desde unas 150 millas de las Islas, siendo muy dificil en principio distinguir la costa, viendo solamente con claridad los acantilados a cada lado del Estrecho San Carlos. La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista 04:27. Intentó enlace (VHF/HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Kmts) más intensos que los pronosticados. El ataque se realizó de Sur a Norte, sobre la márgen Este del Estrecho de San Carlos, se separaron en 200 pies por radioaltimetro; las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1000 pies el

guia (dos (2) MK-17 de 500 Kilogramos cada uno). No fué necesario eyectar los tanques exteriores de combustible. Al no ver las fogatas de Darwin en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguiendo fogatas de los vivacs en la costa y un buque con muy pocas luces encen- didas al Sur del muelle de Puerto san Carlos; sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego A. Aé. ni observaron buques en la ruta de regreso. Navegaron a mil (1000) pies de altura hasta unas 150 millas de las Islas, sobrevolando en el escape los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente a nivel 150, siendo guiados posteriormen- te por el Radar de Rio Gallegos al aterrizaje. Escape hacia el Oeste (qué nivel?).
Arr. GAL 05:46.

NOTA: Posteriormente hubo confirmación de que, al menos 1 bomba hizo impacto y explotó en el vivac británico.

- Relato Cap. FREIJO: "Se pasó al oeste de la Base Cóndor (Darwin) y a la vista del estrecho. Se eyec- taron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 kts en vueno bajo (500 a 1000 pies). El rumbo de ataque al OM fue aproximadamente 355 Grados aproxi- madamente desde C. Belgrano (Isla Gran Malvina) oeste de Darwin y OM. Escape rumbo ataqué 3 minutos y luego por el oeste sobrevolando Isla Bordon (vi- sualizada las aklturas de la misma) a baja alltura y posterios ascenaso a FL 300. Se visualizó explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones".

2) Ataques a objetivos navales

- Los objetivos de estos ataques eran - según la in- formación de MLV - buques en el Canal S/E de Darwin (Choiseaul). Despegaron entonces las Escuadrillas previstas:

a) OF 1246 - 3 A 4C - TIGRE - 3 BRP MV - Dep. SJU 10:00. Cap. PIERINI, Ten. CUELLO y el Ten. MENDEZ, Arr. en SJU 12:30 con REV, no se encontraron los O.N.

b) OF 1249 - 3 A 4C - TANQUE - BRP - Dep. SJU 10:25. Cap. ALMOÑO, Alf. CODRINGTON, 1er Ten. CONSTANTINO, (Alf. MENDEZ iba como reserva). El 1er Ten CONSTANTINO se unió al numeral 3 de la Escuadrilla "TIGRE" (1er Ten URETA), formando una sección, la que no pudo reabastecer popr problemas en sus tanques suplementarios (eran de PUCA- RA), debiendo regresar a San Julián.

c) OF 1245 - 3 A 4B - TRUENO -Cañ y MK 17 - Dep.GAL 10:00.

34

1er Ten. FILIPPINI C#207, Vcom. ZINI C#239, Ten. AUTIERO C#212 ARR: 13:00.

d) OF 1248 # 3 A 4B # TORO "C" MK 17 GAL 09:30 1er. Ten. CACHON C#250, Alf. GOMEZ C#227, Ten. GALVEZ C#240 ARR 12:30.

<u>NOTA</u>: Estas 4 Ellas, que efectúaron el REV del Peró 1 y 2, regre# saron posteriormente por orden del CFAS (OCAT # Vcom. TO# RRES). Causas. No se confirmó ON (ver detalle en pág. 62, inc. 7).

3) <u>Ataque a objetivos terrestres</u> (Establecimiento San Carlos).

a) OF 1244 # 3 A 4B # POQUER # 4 BRP C/U GAL 15:00. Cap. CARBALLO C#207, Ten. RINKE C#212 # Alf. CARMONA C#239 (Este último regresa después del REV por falla RMI). La Sección continuó hasta que ingresaron al Estrecho San Carlos por el Sur y se dirigieron (de S a N) observando en la Bahía San Carlos 4 ó 5 buques (tipo 42/22), pe# queñas barcazas y 3/4 helicópteros en vuelo. Llegaron al ON (Establecimiento San Carlos) y lanzaron sus 8 BRP, recibiendo intenso fuego A. Aé. que continuó hasta que cruzaron las sierras a su frente (seis disparos de armas livianas hicieron impacto en el guía (Uno de ellos hizo un orificio de aproximadamente 25 cm de diámetro por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo Omega y cortar un manojo de cables del espesor de un puño), dañando sus sistemas de navegación y comunicaciones. Realizaron el escape hacia el este y luego hacia el sur, para, luego de volar algunos minutos, retornar al rumbo oeste defi# nitivamente. Navegando luego como guía el 2, debido a las fallas del 1, regresaron a GAL donde ARR 18:30. Existe información de que la A Aé británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

b) OF 1247 # 3 A 4B # TRUCO # BRP # Dep.GAL 15:30. 1er. Ten. VELASCO C#215, Ten. OSSES C#228, Ten. ROBLEDO (éste piloto no despegó por Tec.) ingresaron al Brazo San Carlos un minuto después que los POQUER, también de S a N y confirmaron que avistaron 4 buques, recibiendo in# tenso fuego de artillería. Lanzaron sus 8 bombas, en salva, sobre la planta de refrigeración en Bahía AJAX. Escaparon hacia la izquierda, perseguidos por varios misiles; el numero 1 fue alcanzado por munición de cañón de 40 mm Boffor de los buques HMS FEARLESS e INTREPID, en la raíz del plano izquierdo. Habiendo cruzado ya el Estrecho San Carlos con rumbo hacia el oeste y ya sobre la Gran Malvina, el numeral dos observó fuego en el plano izquierdo del uno, muy próximo al botellón de oxigeno, por lo que le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja (Alarma) de hidráulico, por lo que cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en

posición 51 grados 29 minutos S/ 59 grados 32 minutos W, siendo aproximadamente las 17:00 Hs. Cayó entre Puerto FOX y Puerto HOWARD, siendo recuperado tres días después el 01-jun-82 el 1er.Ten. VELAZCO, luego de reponerse de la eyección caminó dos días y dos noches hasta que llego, el 3er. día, a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados, al día siguiente pasaron dos Kelpers a caballo; los llamó y les quiso comprar un caballo; ellos se negaron pero le dijeron que avisaran a "Port Stanley". Por la tarde apareció un land rover, manejado por un kelper y acompañado por un oficial del E.A. que lo llevaron a Puerto Howard.
El Ten OSSES regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas; aterrizando en GAL a las 17:45 Hs.

NOTA: Respecto a estos ataques (OF 1247/1244) el relato del libro "Air War South Atlántic dice: "...el 1er Ten Mariano Velasco, estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de SKYHAWKS, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahía Ajax al oeste del brazo de San Carlos, fotografiada previamente por los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas (Antiaéreas) y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas. Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrrededores el edificio no tenía cruz roja. El Técnico, del equipo anti-explosivo de la RAF, Hankinson estaba en el edificio cuando se produjo el ataque. "Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba. "Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a 5 e hirió a 26". Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados" continuó. "Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar".
"Pero había además otras dos bombas también sin explotar al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos, fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo".
NR: A partir del 03/04 Junio, fueron alojados en esta planta nuestros oficiales de la BAM Cóndor (Vcom. VERA MANTARAS, My. TOMBA, My. ZAPORTA, etc.) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar, quienes debieron elegir entre dormir afuera (chiquero) con temperaturas bajo 0 Grados o en esta habitación, eligiendo esta última luego de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vcom. VERA. (Anexo informe My. TOMBA).

4) Cobertura aérea:

35

a) OF 1250 - 2 M III -NENE- MAGIC/MATRA - Cobertura Bahía San Carlos - Dep. GAL 16:36 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. A las 17:00 ya se encontraban en la zona del Estrecho (entre Bahía FOX y el N del Canal) e hicieron enlace con CIC MLV S/N.
Esta sección cubrió el escape de la Ella TRUCO y la aproximación a BAM MLV del C-130 GALLO y dos IA-58 que efectuaron el cruce desde SCZ a BAM MLV. A las 17:20 abandonaron la zona y ARR GAL 18:18 S/N.

5) __Traslado de IA-58 en ROF a MLV:__

- Este día la FAS inició el cumplimiento de la orden, del CEOPECON, de reforzar, con 5 IA-58 (Escuadrón Pucará) a la BAM MLV, donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromóvil por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así, ese día, partió la primera Sección:

a) OF 1251 - 2 IA 58 -GAUCHO- ROF y Arr. BAM MLV. Desp. SCZ 15:00 - A-537: Ten. ARGARAÑAZ. A-532: Alf. BLANCHET que Arr. MLV 17:24. Fueron guiados por un Mitsubishi de ADO.

6) __Los reabastecedores:__

a) KC 130 - TC 70 - PERU 1 Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.A. HUBOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Desp. SCZ 09:41 a PCRA (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W). Reabastecieron a TRUENO y TORO. Arr. SCZ 12:10 (A-4B).

b) KC 130 - TC 69 -PERU 2- Trip. (confirmar). Vcom. PESSA-NA, 1er.Ten. VACARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTI-NEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Desp. GAL 09:49 a PCR (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) reabastecieron a TIGRE y TANQUE (confirmar) y Arr. GAL 12:53 (A-4B y A-4C).

c) KC 130 - TC 69 -LIMA 1- Trip. la misma anterior. Desp. GAL 13:58 a mismo PCRA, reabastecieron a POKER y TRUCO (A-4B) y Arr. GAL 18:01.

d) KC 130 - TC 70 - LIMA 2- Trip. Vcom. DOMINGUEZ y misma trip. Desp. SCZ (hora). Reabastece a alguien ?. Arr. SCZ (hora).

__Los cruces de C-130 a MLV:__

a) Como se indicó en el día 26 (párr.) a las 23:23 Desp. C-130 (matrícula y trip.)de GAL, a las 00:20 del 27 MAY, el Vcom. MARTINEZ (Jefe G1T) ordenó, desde CRV, su regreso a GAL pues tenía información (de MLV) de buques enemigos operando en el seno Choisseaul. El PATO Arr. a GAL 01:50 S/N.

b) TC-64 - CAT 186 - MARTE - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, C.P. CAMINO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 16:25 Arr. MLV 20:15 horas. Llevaba:

- 1 control de tiro (FAA).
- 1 cañón 35 mm. (FAA).
- munición 35 mm. (FA/EA).
- correspondencia.
- TOTAL: 14.500 Kgs.

c) TC-66 - CAT 187 -MARTE- Trip. Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. , transporta:

- 1 palet c/raciones (3.400 kgs)	- EA
- 48 pax	- EA
- 3 pax	- ARA
- Repuestos lancha ARA (500 kgs)	- ARA
- Bochones	- FAA
- Faros helicópteros	- FAA
- Plasma humano	- FAA
- Repuestos com.	- FAA
- Repuestos radar VYCA	- FAA

- Correspondencias y encomiendas.
- TOTAL 12.870 kgs.

d) TC-63 - CAT 188 -TIGRE- Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO y S.P. LUJAN. Desp. CRV a las 02:30 Z, aterrizando nuevamente allí a las 07:00 Z. Por órden de la FAS se ordenó el regreso a las 04:52 Z de la posición S 5215 W 5805 a unas 39 millas al Sur de Puerto Argentino, por detectar ecos de helicópteros en la prolongación de la pista hacia el mar. Transportaba 12.7000 kgs. de los cuales 9.500 kgs. eran EA, así distribuidos:

- 36 Blow Pipe.
- 6 unidades lanzamiento (BP)

- 7 Pase.

- 1 mortero 120 mm. - munición 120.

- 2 ametralladora 12.70 - munición 12.70.

- 10 Cajones de proyectiles MAMBA.

- 1 cajón 12.70 incendiaria.

- 3 cajones granadas de mano.

- 1 cajón granadas antitanque.

- 2 Palets mat Cdo. 602.

NOTA: Esta salida logró arribar a MLV el día 28 en un nuevo intento.

7) El Escuadrón Fénix:

a) OF 2220 - C-130 H -PICHO- TC-64 Trip. Vcom. CANO, Vcom. SERVATICO, S.M. 8R9 AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA, tripulantes especiales Com. FERRI, My. OREFICCE; Exploración. Desp. CRV 04:05 a puntos ABCD y E, a fin de efectuar una marcación efectiva de blancos navales; Arr. en CRV 11:05.

- Relato Vcom. CANO: Ante la ausencia de una labor efectiva de marcación de blancos navales por parte de ARA, la FAS decidió emplear aviones C-130 H para dicha tarea. El TC-64 despegó de PAL el día 26-may-82 a las 20:00 y Arr. en CRV con problemas de radar. Impuesta la tripulación de la tarea a cumplir, despegó de CRV el día 27-may a las 04:05 destino de la zona de exploración, llevando como tripulantes especiales al Com. FERRI y al My. OREFICCE. La tarea consistia en sucesivos "asomos" con rumbo 090 Grados en puntos geográficos dostantes entre si 20 NM, ubicado el primero de ellos a 15 NM al Norte de la desembocadura del canal San Carlos.
Debido a que era necesario ascender a FL - 100 y negar al enemigo, en lo posible el emplleo de misiles tipo Sea Dart, la exposición no debia ser mayor de dos minutos treinta segundos para lo lcual se ideó sobre la marcha el siguiente procedimiento:
  1) Acelerar el avión hasta el limiite de su velocidad estructural (319 Kts) para iniciar una trepada que lo llevaria a 10.000 pies y 110 Kts de IAS, en un minuto cuarenta y cinco segundos, Radar IFF en Stand By.
  2) Al iniciar el ascenso, IFF activado para detectar si el avión era iluminado por aradares de tiro enemigo (Luz de interrogación encendida fija), en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF,

encender radar, ubicar en pantalla azimut y dis- tancia del eco. Congelar en navegador Omega la presente posición, simultáneamente un descenso de máxima perfomance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135 Grados por izqauierda por debajo de 500 pies.

En ese día, este procedimiento, completo con dos ob- servaciones posteriores para dar una ubicación posi- tiva, permitió detectar un buque piquete radar que finalmente no fué atacado por haber reabastecido los A-4B y C en distintos puntos con lo cual fué imposi- ble el ataque simultáneo, que deseaba la FAS. (El Vcom. GALLO ordenó al Vcom. TORRES, a bordo del retransmisor, el regreso de los cazabombarderos)".

b) OF 2222 - HS 125 -RAYO-. Retransmisor E y R Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES, MY. MEDINA (OCAT) Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, INT PAC - 10:51 hs. Desp. CRV 07:14. Arr. CRV 12:50 (fue el que ordenó el regreso de TIGRE, TAN- QUE, TRUENO y TORO), incluír informe del OCAT.

8) La exploración aérea lejana y focal

a) B-707 (elaborar) -TRONCO-

b) OF 132 - 1 TS 60 -PLATINO 1- Trip. ?. Desp. SCZ 11:00. Arr. SCZ 12:00.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

782. Cumplieron ese día la siguiente salida:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametyralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:15 horas hacia Bahía Fox, retornando a Darwin a las 10:15 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C 1ero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). Llevaron una patru- lla del Ejértcito Argentino (6 hombres); se los dejó en una estancia y luego se procedió a buscar al Ten UGARTE y a dos suboficiales en Bahía Fox, los que estaban armados con tres (3) SAM 7 "STRELLA", para llevarlos a donde había quedado la patrulla. (Según inteligencia por ese lugar pasaban los Harrier). Durante todo el día Darwin sufrió el cãnoneo naval y ataque reiterado de los Harriers, lo que hizo impo- sible la recuperación de los hombres destacados en esa estncia. Durante la noche avanzaron las tropas inglesas, por lo que las tripulaciones se prepararon para el repliegue del personal y las maquinas a Puerto Argentino, para evitar que cayeran en manos del enemigo y, además, poder seguir cumpliendo con su misión.

- Relato Ten. SANCHEZ: "Este día se ordena el replie-

37

que de los halicópteros Bell 212, que efectuan el depegue con las primeras luces y en medio de intenso fuego de artillería y armas portátiles, en la nave- gación hacia Puerto Argentino que se efectuaba a muy bajo nivel dadas las condiciones meteorológicas del archipiélago se produce un cruce con aviones Pucará que se dirigían a B.A.M. "Cóndor", lcon pos- terioridad se arriba a Pto. Argentino con ambos Bell.

La actividad bélica en la aviación naval

1) Cruce obórtado. Un L-188 y un B-200 Desp. 22:03 del 26-may pero regresan a GRA sin Arr. MLV

2) Una misión de A-4Q. A las 09:27 Desp. de GRA 2 A-4Q - TABANO- pero a poco regresan por meteorología.

Nuestros héroes en el Archipiélago

783. La situación del CATOM en MLV comenzaba a agudizarse y demandaría ese día, los máximos sacrificios del personal (del aire, general y técnico) que integraban esa gloriosa organización que la FAA había destacado en el archipiélago. Estos hombres que tripulaban los inolvidadles Pucará y nuestros Helicópteros en el archipíelago, que comandaban y servían en las dos BAM, los va- lientes "troperos" y los infatigables artilleros, operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM todos dependiente del Componente Aéreo (Jefe Brig. CASTELLANOS), no sólo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino que tam- bién al terrestre que ya había consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance hacia Pto. Argentino y -lo mas preocupante entonces- demostraba su intención de tomar DWN (y allí estaban los hombres y valioso material terrestre de la histórica BAM Cóndor). Esta BAM protagonizaría, en las horas que seguirían, acciones inéditas que pasaron a testimoniar -en la historia de la aviación- el espíritu militar particular de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

784. La BAM Cóndor desde hacía varios días se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su A.Aé. dependiente, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que éste día derribó otro GR 3) Sqdn Ldr (RAF) Bob Iveson (XZ988) del 1 (F) Sqdn - HERMES lo estaba también para el tiro terrestre. Además el personal de aviadores y técnico de la FAA había concebido el uso de coheteras (del IA-58) existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes (del Pucará) remanentes en la unidad en una creación improvisada para su empleo T/T (Ver Anexo, con detalles en Inf My. TOMBA y 1er.Ten. FASSANI y diario guerra G1AAé - Darwin).

785. Otros habían instalado las ametralladoras 12.70 y cons- tituído sus equipos para operarlas.

786. En la BAM MLV (Puerto Argentino) la llegada desde DWN

del Escuadrón Aeromovil Pucará con sus refuerzos del continente, le daba ahora una tónica ofensiva, a las tareas que hasta aquí habían sido predominantemente de defensa y logísticas. Tambien desde esta base operaban los tres M-329 de ARA pero dependiendo del Cte. Naval del TOM (Cte. OTERO).

787. La cronología de los hechos más importantes en el archipiélago de ése día fueron:

- 03:50 Fuego naval sobre DWN.

- 11:10 Ataque aéreo con 3 aviones sobre BAM MLV un POA equipado con SAM 7 tiró y acusó probable derribo.

- 11:45 2 GR 3 atacaron posiciones R 12 al NE DWN.

- 13:45 Ataque aéreo a DWN, 1 GR 3 (piloto Bob IVESSON) derribado por C.1ro. GALANTI (RH 20 mm.). Dice el libro de la RN "Falklands Air War":

  "El 27 de Mayo se produjeron nuevos ataques sobre P. Stanley y Goose Green (BAM MLV y BAM Cóndor, que envolvieron a los 7 pilotos (del Escdn 1 (F) de la RAF). Bob Iveson (XZ 988) y M. Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm. y posiciones de tropas en Goose Green y DWN en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA. Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA), pero en el segundo largaron sus CBU (Bombas belugas) sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fué impactado, probablemente por munición 35 mm. Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulico. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vió forzado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al W Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Líneas enemigas".

  Bob Ivesson fue, 3 días mas tarde, recogido por un Gazelle (XX 380) y retornado al Hermes.

- 16:37 Aviones sobre DWN. No atacaron.

- 16:45 Aviones al N. de Pto. Argentino. Nuestra A.Aé abrió fuego.

- 17:35 Regresó última PAC. Total 23 salidas.

- 18:00 GOE informó en posiciones (no man' s land) observan MT PLEASANT y MOUSTARD sin actividad enemi-

38

ga.

- 23:55 Fuego naval sobre BAM MLV, Pto. HOWARD. BAM Cóndor y DWN, algunos heridos.

El balance del día (en la FAS)

- Aviones previstos	22	100 %
- No decolaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron por orden CFAS	12	54,5 %
- Llegaron al OM	8	36,5 %
- Derribados	1	4,5 %

CAPITULO IV

LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA TERRESTRE DE MALVINAS

El Día 28 de Mayo de 1982 (VIERNES)

788. Ese día, todos los ojos de la FAA estaban sobre su gloriosa BAM Cóndor, acompañando aunque sea espiritualmente aquellos que no podían hacerlo en forma material, a los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

789. A pesar de que fracciones y pequeñas unidades de nuestro Ejército este día combatieron duramente (Libro MORO, Pág. 399/405), la sensación que tuvo el Comando de la BAM Cóndor, en la retaguardia, respecto a las mismas, fue muy confusa. Ello se debió a que dicha Plana Mayor, en contacto con lo que suponía era el Comando de nuestras Fuerzas Terrestres (Tcnel PIAGGI), en la zona, descubrió con angustia, que éste no conocía totalmente la situación y que quien comandaba era el Gen. PARADA que lo hacia desde Puerto Argentino (Ver Informes de Vcom. PEDROZO y My. TOMBA). Se generó entonces, en la franja de combate, donde se encontraba la Base, una dramática situación, al comprobar la presencia del enmigo en sus vecindades, puesto que sus medios ofensivos para el combate terrestres (A.Aé en tiro directo y otras armas y los requerimientos del AAD), debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la incógnita tremenda de batir propia tropa que, en desorden y sin comando, se replegaron hacia su área de influencia. En cuanto al apoyo aéreo cercano, la BAM Cóndor lo solicitó reiteradamente a su escalón superior (el CATOM) y fue proporcionado en su oportunidad, incluso del CNTOM.

790. Veanse los informes de los Oficiales FAA que vivieron estos acontecimientos en Goose Green. Tales son:

- Anécdota Nro. 3 - Batería A.Aé 20 mm. (Anexo PIV-IV-1).
- Diario Guerra Grupo 1 - A.Aé - DWN - Día 28 may (Anexo PIV-III-1).
- Diario Guerra Escuadrón Pucará - Día 28 may (Anexo PIV-II-3).
- Informe Vcom. Saúl E. COSTA - Día 28 may (Anexo PIV-IV-2).
- Informe General BAM Cóndor - Vcom. PEDROZO (Anexo PIV-IV-3).
- Informe Cap. VILA (Párr. 52/54) - (Anexo PIV-IV-4).
- Informe 1er.Ten. MICHELOUD - (Anexo PIV-III-2).
- Informe 1er.Ten. FASANI - (Anexo PIV-IV-5).
- Informe 1er.Ten. AYERDI - (Anexo PIV-IV-5).

- Informe My. TOMBA - (Anexo PIV-IV-6).

- Informe Ten. MANZUR - (Anexo PIV-IV-5).

- Diario Guerra 3a. Bat. (Pto. Argentino - (Anexo)

DIA 28: A la mañana se repliegan las piezas de 105 hasta la zona de los carrales de la entrada al pueblo de Goose Green, de donde tiran sus últimos cartuchos. Comienza el avance inglés cubriendose por fuego de morteros y misiles del tipo MILAN. Durante este avance son destruidos por el fuego directo de los misiles MILAN las piezas Nro. 5 y Nro. 2, sin producirse bajas en el personal que se había alcanzado a replegar, bajo un fuego cerrado de fusilería y morteros, luego ordenan a la pieza Nro. 4 que destruya el cañón y se repliegue a donde está la pieza Nro. 1. Todo esto, ante el avance de las tropas inglesas por ese sector. Este cañón también es alcanzado por un misil. El Jefe de la pieza C.1ro. GALANTI salió despedido por la onda expansiva, hiriendose levemente la pierna, mientras tanto fue atacado con fuego de morteros y misiles Milan el radar Elta destruyéndolo e hiriendo a su operador (Ten. VALAZZA). Dos Soldados que se encontraban en esa posición auxiliar al Ten. VALAZZA se repliegan hacia la pieza Nro. 6 en la cual el C.1ro. GIANINI continúa disparando contra el enemigo permitiendo de esa manera, el repliegue del resto del personal. Esta pieza continúa disparando contra las filas inglesas hasta agotar su munición, desactivando luego el cañón y replegándose hacia Goose Green.

El personal que replegaba se encontró entre dos fuegos, el de las fuerzas propias y la del enemigo, en tanto las piezas de 35mm. que se encontraban en un extremo del pueblo, habían destruido completamente un edificio de una antigua escuela que había sido ocupada por los ingleses, dirigiendo luego su fuego hacia los grupos de infantería, hasta que fue desactivada primero por fuego de mortedos y luego mediante el ataque de aviones Harriers con bombas belugas. Cabe destacar que luego de replegarse el personal de Artillería Antiaérea, estos se transformaron en grupos de fusileros, colaborando con la defensa terrestre de Goose Green hasta llegada la orden de cesar el fuego.

La dotación de Artillería Antiaérea que defendió Goose Green estaba compuesta por:

1) Personal de la Fuerza Aérea con cañones Rheinmetall y Radar Elta, siendo su Jefe el Teniente Darío VALAZZA de la B.A.M. "Mar del

Plata".
Coordinador: Alférez Arnaldo FABRE de CRV.
Operador de Radar: S.P. Miguel Carlos FORNI de BAM MDP.
Técnico: S.Aux. Nicolas Carmelo DOMINA de BAM MDP.
Jefe pieza Nro 1: C.1ro. Ricardo GALANTI de CRV.
Jefe pieza Nro 2: C.1ro. Diego DIGIUSTI de CRV.
Jefe pieza Nro 3: C.1ro. José CHICONI de CRV.
Jefe pieza Nro 4: C.1ro. Elbio GIANINI de CRV.
Jefe pieza Nro 5: C. Héctor HEREDIA de CRV.
Jefe pieza Nro 6: C. Lorenzo CORRADI de CRV.
2) Además había una Sección de Skyguard de 35mm. perteneciente al GADA 601 de la Ciudad de Mar del Plata, al mando del Subteniente BRAGINI.

La meteorología

En el archipiélago: Fue marginal. Un centro de baja presión sobre MLV produjo (hasta las 14:00 hs) vientos N/NO 15 a 25 Kt., visibilidad 300/5.000 mts., reducida por bancos de niebla y lloviznas, 8/8 de St., Ns y Sc. Temperaturas entre 6 y 9 Grados C. A partir de las 13:00 hs. estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100/300 mts., aumentando un poco la visibilidad y los vientos rotaron al SO (20/30 Kt).

En el Continente: Chubut y N de Santa Cruz: una vaguada de superficie afectó la zona produciéndose nubosidad media y alta estratiforme que se mantuvo durante todo el día vientos del O y NO (25 kt) visibilidad superior 20 kms. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío, asociado a una baja de 985 mb, que se desplazó de NO al SE afectó con precipitaciones, en las primeras horas, nubosidad media y baja estratiforme, techos 200/300 mts. Esta situación mejoró rápidamente hacia medio día, con cielo claro y poco nuboso después, vientos suaves del SO, rotando al NO con aumento de su intensidad 30/35 Kt en la tarde.

El apoyo de fuego cercano con el sistema Pucará

791. Desde la sufrida y disminuída BAM MLV, que recibía los requerimientos, principalmente del Jefe de la BAM Cóndor, se efectuó el siguiente apoyo de fuego cercano:

1) Desp. MLV 08:30 - 3 IA-58 (NAHUEL) A-537 Cap. VILA; A-532 Ten. CIMBARO, A-533 Ten. ARGAÑARAZ.
ROF al NE de DWN. Atacaron blancos en Camila Creek. Tropa enemiga lanzó Blow Pipe.
Arr. MLV 09:20 hs. Veamos el informe del Cap. VILA:

- "A las 06:00 -ya del día 28- se produce el ataque a DWN, del cual somos informados y nos llega el requerimiento de apoyo de fuego. A las 08:00 sale la 1ra Ella, de la cual me hago cargo y me falta el numeral, Ten. BREST, porque se sentía indispuesto. Salgo

Up

con tres aviones".

- "Nos encontramos con el problema de siempre: la visualización del objetivo. En contacto con DWN me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos un Grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento, me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron, le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 mts. de techo y estábamos volando sobre escuadras".

- "Decidó el regreso por DWN para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor; despotriqué por lo que me tiraban, pero más porque nadie había asomado la cabeza para decir "tiren acá", en vez de irme hasta San Carlos, porque eso es el apoyo de fuego".

- "Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco.
  Se cumplieron 12 salidas ese día, cayendo en la última el Ten. CRUZADO, que resultó prisionero y en la posterior a la mía el Ten. GIMENEZ que aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresarle a sus compañeros: "déjenme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos".

2) Desp. MLV 09:30 - 1 Secc. IA 58 "BAGRE" - Cap GRUNERT (A-533) y Ten RUSSO (A-532) - Se atacaron tropas inglesas entre Darwin y Pradera del Ganso, tirándole con cohetes y con cañones de 20 mm. Luego del ataque de la Escuadrilla "NAHUEL" en MLV estaba preparada la Escuadrilla "BAGRE", integrada por el Cap GRUNERT (1), Ten GIMENEZ (2), Ten RUSSO (3) y Ten CIMBARO (4) para despegar de inmediato. Al llegar los aviones solo tenían dos (2) en servicio para hacer una nueva salida y sin posibilidad de recuperar rápidamente a los otros dos, por eso se decidió que salieran el 1 y el 3 que eran los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 permanecían esperando que arreglen los otros aviones. La visibilidad seguía siendo muy mala y el techo no superaba los cincuenta (50) metros. Luego del despegue se dirigieron a Darwin para atacar a la tropa que se encon-

traba cerca de la Base Cóndor, siguiendo la información del Cap VILA. En la corrida final de tiro el 1 logró tirar toda su munición, más no así el numeral, quien debió realizar un giro total de 360 grados para entrar nuevamente y descargar toda su munición. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían, el espacio se cubrió de manchas rojas de la muni- ción trazante, impactando varias de ellas en los aviones, sobre todo cuando el 2 hizo el reempleo. El ataque se realizó aproximadamente a las 10:15 horas. El A-533 quedó F/S por un motor inutilizado por impactos.
Posteriormente despegó (11:30) la sección "SOMBRA", también de aviones Pucará, integrada por el Ten GIMENEZ (A-537) y el Ten CIMBARO (A-532), que eran los dos pilotos que habían quedado sin volar en la Escuadrilla "BAGRE". Realizaron un ataque al Norte de Darwin, derribando (CIMBARO) un helicóp- tero Sea Lynx y destruyendo a otro en tierra (GIMENEZ), aterrizando nuevamente en Puerto Argentino aproximadamente a las 12:30 horas el Ten CIMBARO, mientras que el Ten GIMENEZ entró en nubes luego del ataque, manteniendo breves comunicaciones por VHF con Darwin, perdiéndose luego todo contacto con él. Cabe destacar que el Ten. CIMBARO derribó el helicóptero en vuelo tirandole con cohetes A-T.

3) Desp. MLV 10:15 CH 47 y 5 helicópteros EA. Traslado tropas (80/100 hombres) a DWN.

4) Desp. MLV 16:20 - 1 Secc. ARA Macchi (Matr. y Trip. ?). Ataque en zona DWN. Arr. MLV ? 16:43 un solo Macchi Los dos aviones efdectuaron apoyo aéreo directo en adera del Ganso y uno de ellos fué derribado cayendo entre el Hipódromo y la precaria pista. Su piloto Tf MIGUEL no se eyectó, y sus restos fueron inhumados junto con los muertos propios caí- dos en el combate terrestre; el restante Cf MOLTENI aterri- zó en BAM MLLV.

5) Desp. MLV 16:46 - 1 Secc. IA-58 A-536 1er.Ten. MICHELOUD, A-555 Ten. CRUZADO, -FENIX-. Ataque en zona DWN. Arr. MLV 17:20. Un solo avión muy averiado. Ten. CRUZADO se eyectó, prisionero. Veamos el relato del 1er.Ten. MICHELOUD:

- "Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. CRUZADO, quien hacía unos minutos que
se encontraba en marcha esperando. No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los proce- dimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto decidí salir igual muy rápi- damente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orienta- do. No habría más de 150 mts. de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Choiseaul y por su margen sur dirigirnos hacia DWN; iríamos con unos diez

41

metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultoso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la escuela de DWN que había escuchado antes de la salida.
Enfile hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Ganso Verde y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero eran esporádicos grúpos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando.
Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la escuela.
Efectuamos una entrada desde el Noreste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente en principio, un enjambre de trazantes.
La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo, esto ya me había ocurridoen San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agache un poco más y con la potencia a pleno que

traía seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho (por VHF "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber como salió pero no tuve respuesta. Sólo al cabo de repetirlo varias veces me contesta un operador de la Base Cóndor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas emprendí el regreso. Un helicópter^ propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.
Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba al Mayor ARGENTE y el Jefe de Escuadrón quienes me dieron un abrazo.
Luego me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo cuando llegué al mismo, se encontraba el Tte.Cnel. SEINELDIN y el Com. DESTRI. No tuvimos repuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el Ten. CRUZADO

__Refuerzos de Pucará al TOM__

792. Ese día otra gloriosa Ella llegó, en plena batalla de DWN a la BAM MLV. Era la FIERRO:

- A-536 1er.Ten. MARTINES CHAVEZ (Nro. 1)

- A-515 Alf. MANZUR (Nro. 2)

- A-555 Alf. GALVAN (Nro. 3)

793. Despegaron 11:18 hs. desde SCZ (OF 1257) cañones y Napalm en configuración C y fueron guiados hasta 50 NM del archipiélago por el biturbohélice Mitsubishi. Trip. Alf. MEYER/Alf. ORTEGA. LV-DOZ. Arribaron a BAM MLV 13:45. Veamos el informe del Ten. MANZUR:

- "El 28 de mayo, alrededor de las 09:00 hs., partimos tres aviones, Jefe de Ella. 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ, Numeral 2 el suscripto y Numeral 3 Alf. GALVAN. Los aviones estaban artillados con cañones, tres bombas Napalm en la estación central, y dos tanques de 318 litros en las estaciones alares. Fuimos guiados hasta estar a 50 NM de las Islas por un avión civil, Biturbohélice Mitsubitshi, el LV-DOZ. A partir de ese momento hicimos nuestra entrada por el Sur, para ingresar por el estrecho a nuestro objetivo.
  La meteorología de ese día era adversa, el techo oscilaba entre 30 y 50 metros de altura. Tratamos de hacer enlace con el EGA asignado sin tener respuesta, por lo tanto no podíamos penetrar a la isla ya que ninguno de nosotros la conocía y no sabíamos de las posiciones enemigas y por sobre la capa de

42

nuebes estaban las PAC enemigas. El 1 abandonó la frecuencia para hacer contacto con el radar y entre los cambios de frecuencias para seguir tratando de comunicarnos con el ACR y en nuestra frecuencia interna, perdimos contacto entre nosotros.
En un determinado momento el Jefe de Ella comenzó a realizar virajes defensivos al ras del agua, pero sin eyectar cargas al no estar en la misma frecuen- cia no entend'phia que pasaba y nos costaba mucho seguirlo, despúes de varios virajes niveló sus alas y continuó en la dirección que llevábamos. El tema era de que cuando entró en contacto con el Radar y este nos tuvo en pantalla le cantó al 1 que venía una PAC a la cola sin saber que la PAC eran los numerales, ya en la costa de Puerto Argentino, ví desprenderse las bombas del 1, como teníamos el panel de armamento activado hico lo propio con las mías, pulsando 2 veces para asegurarme de que salie- ran. El radar nos guió la pista y desde allí los obserbadores terrestres pués la visibilidad era tan escada que est'phabamos volando sobre ella y no la veíamos. El viento oscilaba entre los 35 y 45 nudos cruzado a la pista, preocupado por hacer un buen aterrizaje creía que lo único que afectaba mi avión era este fenómeno, pero una vez en la pista me dí cuenta que tenía todavía las 3 bombas colgadas con sus espoletas atadas al cáncamo que por suerte no se desprendieron. Este error mío se debió a que nunca había tirado una bomba de guerra, por ende no tenía conocimiento de que el avión realiza un tipo de emcreada en el momento del lanzamiento.
La estadía fue muy breve ya que por ser muy moderno, me ordenaron evacuBr la isla junto a otros pilotos. A los pocos d'phias nuevamente estuve en Puerto Santa Cruz para tratar de cruzar una vez más, opor- tunidad que no se dió porque a los pocos d'phias se terminó la guerra".

Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará

794. Durante la noche, en el TC 66, regresaron dignos, a CRV, los siguientes pilotos del Escuadrón Pucará: Cap. VILA, Cap. GRUNERT, 1er.Ten. NAVARRO, 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ, Alf. MANZUR, Ten. RUSSO, Ten. CIMBARO, Alf. BLANCHET y Alf. GALVAN.

Los 3 cruces del G 1 Tr. Ae.

795. Ese glorioso y aguerrido grupo de Transporte, cumplió ese día su mayor esfuerzo en cuando a cruces en el puente aéreo de guerra. logró poner en BAM MLV, 3 (tres C-130) en el mismo día ellos fueron:

1) TRONCO - TC-63 - Dep. CRV 15:20 - Trip. My. BOLZI - Cap. SAMPIETRO - My. VILA - S.Aux. LOZANO - C.P. FRAILE - S.Aux. OVEJERO - S.Aux. SALZANO. - Arr. MLV 18:45 Dep. MLV 19:00,

Arr. GAL 21:30. Transportó 12.700 kgs. carga y 27 pax (Anexo Inf. FAS - SOTA - Ap. 7). Entre los pax, se encontraban el C/C FILLIPI y el GMAR MARTINEZ.

2) TOCO - TC-61 - Dep. CRV 17:53 - Trip. My. PALAZZI - Vcom. SANCHOTENA - Vcom. TRIBIANI - S.Aux. ROMERO - C.P. TORRES - S.P. AREVALO - S.P. SANCHEZ. - Arr. MLV 21:20 - Dep. MLV 21:40 Arr. CRV 2900:25 carga (Anexo idem) Transportó 13.925 hgs y 12 pax.

3) ACUARIO - TC-66 Dep. CRV - Trip. Vcom. DEMARCO - My. MACLAY - Cap. MARTEARENA - S.Aux. FARINA - C.P. RULLI - S.M. CASTILLO - S.Aux. CORTEZ. Voló 05:40 horas, pero no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica. Arr. CRV. Transportó carga (7.000 kgs) y 39 pax.

<u>Intento de Rescate</u>

- OF 2534 - Un DHC 6 (Twin Otter) y un F-27 - ROMEO 1 y ROMEO 2 (Pista 700 mts, utilizables 500 mts.) Dep. CRV 13:39 - Tarea: rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval CALDERON, en la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo "ROMEO 1" y un (1) FK-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que se encontraba a 100 millas del objetivo con nivel 100. Pista: Este-Oeste de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, márgen izquierdo (E/W) inutilizable por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros en la prolongación de la cabecera Oeste. Situación Táctica: alerta roja por proximidad de helicópteros ingleses en la zona de San Carlos. Operación: Rasante hasta las cercanías del objetivo, no se logró comunicación en VHF, no se observaron señales visibles en tierra, no se individualizó la pista por errores en el sistema de navegación y condiciones meteorológicas desfavorables (techo de nubes bajas y lloviznas intermitentes). Luego de sobrevolar la zona durante cinco (5) minutos se regresó a la Base de partida (Comodoro Rivadavia) Tripulaciones: DHC-6: Cte. Cap Horacio MIÑO, 1er Pil 1er Ten Claudio CARESANI, mecánico S.Aux MARTINEZ. FK-27: Cte. Cap. LUNA, 1er Pil 2do Pil 1er Ten URIONA. Arr. CRV 21:45.

<u>Nuestros Helicópteros ahora en Puerto Argentino</u>

796. Cumplieron las siguientes salidas:

- Dos (2) Bell 212, matrículas H-83 y H-85, indicativos "HALCON" y "TORDO", armados con cuatro (4) ame-

43

tralladoras Browning 7,62 mm cada uno, despegaron de Darwin a las 08:00 horas para replegar el personal y material a Puerto Argentino (en pleno combate te- rrestre), aterrizando en Puerto Argentino a las 08:40 horas, tripulados por el Ten PINTO (P), Ten LONGAR (CP) y S.A. MARTINEZ en el primero y Ten LUDUENA (P), Ten SANCHEZ (CP) y C lero PALACIOS (M) en el segundo.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL- CON", armado igual que en la salida anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 16:00 horas para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizan- do nuevamente en Puerto Argentino a las 17:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUENA (CP), S.A. MARTINEZX (M) y C lero LOPZ A. (OP). Recuperaron una patrulla del GOE (5 hombres) que habían sido sobre- pasados por el avance inglés, o sea que fueron recogidos detrás de las lineas enemigas.

Las operaciones de combate de la FAS

797. La FAS, ansiosa de ayudar en la angustiante situación terrestre en DWN/SAN CARLOS, veía su actuación afectada por el factor meteorológico. Apenas se tuvo indicio de mejoría climática se lanzaron los reabastecedores que fueron (Anexo PIV-IV-7):

1) 1 KC-130 -SALTA 1- Desp. CRV 10:00 (Trip. Matr. ?) a PCRA) Arr. CRV 17:00.

2) 1 KC-130 -SALTA 2- Desp. SCZ (Trip. Matr. ?) a PCRA (?) Arr. GAL 13:10.

3) 1 KC-130 -JUJUY 1- Desp. GAL 14:10 (mismo avión y trip. de SALTA 2 ?) a PCRV 50 Grados, 00 minutos S / 65 Grados, 30 minutos, W. Arr. GAL 16:40.

- Uno de estos KC (cúal ?) estaba a disposición SUE ARA que no salieron por imprecisión en el blanco.

798. A partir de las 10:58 y con dudas acerca de la meteo- rología en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM, (tanto navales como terrestres) la FAS lanzó, en ROF:

1) OF 1256 - 4 M5 -POCKER- BR - BAHIA RUIZ Puente. Sin OCAT. Desp. GRA 10:58 - Cap. MAFFEIS, 1er.Ten. RATTI, My. N. MARTINEZ, Cap. JANNET. La navegación fué guiada por un Lear Jet (LJ-35A, matrícula T-23, tripulación: Cap BENZA, Cap DESPIERRE y C lero MOTHE, que había despegado de Río Grande a las 10:50 horas) hasta 100 NM del objetivo fijado, que eran buques en la Bahía Ruiz de Puente (al sur de Bahía San Carlos). Debido a la poca visibilidad cruzaron la Isla Gran Malvina y el Estrecho San Carlos en formación cerrada. En la Isla Soledad la visibilidad era prácticamente nula, no podían csi verse entre aviones. Se ordenó regresar a 01:30

minutos del objetivo fijado, en escape individual y en IMC. No hubo contacto de Radar pero pudieron escuchar las comu- nicaciones eufóricas de un piloto argentino (Ten. CIMBARO) que había derribado a un Helicóptero. Arr. GRA 12:40.

2) OF 1254 y 1258 - 6 A-4B -CUÑA y NENE - 3 BR - (CUÑA) Cap. VARELA C-204, Alf. MORONI, Ten. ROCA C-214. (NENE) Vcom. DUBOURG C-225, Alf. VAZQUEZ, C-226, Ten. CERVERA C-239 - AON en Bahía Ruiz Puente. Desp. GAL 11:30 y se dirigieron al REV (SALTA 2) y desde allí, las dos escuadrillas conti- nuaron juntas hacia el objetivo. Faltando 70 NM regresó el NENE 3 por fallas trasvase (Arr. GAL 14:26), también regre- só por TEC el CUÑA 2. Encontraron muy mala met. y llegaron a Bahía Ruiz Puente donde no hallaron objetivo naval y regresaron sin haber tirado a GAL, los NENES 14:30 y los CUÑAS 14:30.

3) OF 1253 y 1259 -TORO y CHISPA- 6 A-4C - 3 BR

- TORO: Cap. CAFFARATTI, Alf. ISAAC, 1er.Ten. CASTI- LLO.

- CHISPA: 1er.Ten. VASQUEZ, Ten. ZATTARA, Ten. PAREDI.

- Ambas escuadrillas Desp. SJU 1322/24. De la Ella CHISPA regresó el guía (1er.Ten. VAZQUEZ) debido a que se le desprendió la bomba al selectar panel de armamento.
Ambas enlazaron con el OCAT LOCO (quién era ?) en 125.4 y éste confirmó el OM, pero se equivocó en las coordenadas.
El TORO 1 pidió confirmación y así perdieron 13/15 minutos. Llegaron a la zona del OM sin observar buques. (Por donde entran ?, Cual era la zona ?, Estrecho San Carlos ?) Sobrevolaron sin encontrar OM. Observaron un buque hospital (el UGANDA ?) al escapar con Rumbo 360 Grados. En estos momentos el retransmisor ordenó a ambas escuadrillas, dirigirse al REV para intentar un reempleo. Pero solo se dirigieron al REV el TORO 2 y 3, los restantes fueron directamente al Arr. en SJU por oxígeno (no más de 1 lt) 15:16/39. Los TOROS 2 y 3 después del REV (SALTA) se dirigieron al Arr. SJU 15:56 (Por qué ? ordenó el LOCO ?) -aparentemente había intenciones del CDO FAS de tirarle al UGANDA.

<u>Exploración y Reconocimiento en C-130</u>

799. Se cumple la segunda intentona:

1) OF 2220 - Exploración y Reconocimiento - Desp. CRV 04:05 hs. - Puntos A/B/C/D/E - Arr. CRV 08:00 hs.

- Relato My. MALDONADO: "Tripulación del TC-63 (Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P.

44

FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN). Despegué de CRV 07:00 aprox. Arr. CRV ?? aproximadamente.
Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal S. Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición, Indicativo Loco y el circuito de espera a FL 10/20 en S 5000 W 6230 adesde dónde a FL 0/5 nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unos 40 NM antes del punto, a máximo régimen de ascenso se lograba FL 50/100 e inmediatamente nivélado se encendía el radar para la detección, durante el tiempo necesario para el barrido de 1 ó 2 vueltas de cursasor. Detectando el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se trasmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen yen Zig Zag y regresar al punto de espera. aDurante unos de los reconocimientos, a las 14:04 Z, en S 5048/W 5925 y a 26 NM al frente nuestro, se detecta un eco grande (aprox. doble o triple) comparado con el de una fragata (punto 5 Anexo),situación que se informa a la FAS y es enviado a la zona, a los Toro y Chispa con quienes se contacta en 125.4 con misión de atacar el blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las escuadrillas, nos informan que no tiraron por tratarse de un buque hospital con cruces rojas (UGANDA). Situación que se informa a la FAS. Quién ordena (a traves nuestro) que los Toros y Chispa reabastecieron en el KC

Evaluación FAS

800. Sin duda, ése había sido un día de desaciertos de las salidas de combate FAS, atribuible, primaríamente a la situación meteorológica.

Aviones previstos	19	100 %
No decolaron	-	-
Regresaron por Téc.	01	5,3 %
Llegaron al OM	05	26,3 %
No llegaron al OM	13	68,4 %

Nuestra Aviación Naval

1) (TABANO) - 2 A4Q - Desp. GRA 11:19 hs. - No tiraron y regresaron a GRA.

EL Día 29 de Mayo de 1982 (SABADO)

La situación en Darwin

801. El amanecer asistía a las horas finales de la guarnición terrestre de DWN y por ende denuestra BAM Cóndor. Veamos el informe de su Jefe el Vcom. WILSON JOSE PEDROZO:

> - "42. En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el Jefe de las tropas británicas, con el Jefe del RIN 12 y el suscripto para las 08:30 hs., en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación".
> "Antes de llevarla a cabo, ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, el armamento, etc".
> "43. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación durante la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dió algunas directivas para los lamen-tables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas".

802. Asimismo este día el CATOM Brig. Luis Guillermo CASTE-LLANOS envió desde Pto. Argentino el siguiente mensaje:

> - "En el día de la fecha 29-may-82, a las 12:00 hs., el Jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el Jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona GG - DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efecti-vos del EA en dicho lugar".
> "Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de 48 hs. de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refu-giados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de DARWIN y Goose Green".
> "Ante lo insostenible de la situación el Jefe BAM Cóndor recibió órdenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12 hs. de hoy".
> "Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla esté-ril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".
> "El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior

45

fuerza apoyada por blindados, helicópteros artilla-
dos y piezas de artillería de campaña".
"La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrifi-
cios desde el primer momento, vivió idénticas situa-
ciones de bravura y suerte".
"El Jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere desta-
car la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y
el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inte-
ligente voluntad de lucha con que se enfrentó al
enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio".
"Solicito que el presente texto sea puesto en cono-
cimiento de la Fuerza Aérea".

Fdo. LUIS GUILLERMO CASTELLANOS
Jefe Componente Aéreo MLV

La meteoroloía

En el continente: Frente frío casi estacionario sobre TRE produjo cielo cubierto con precipitaciones (8/8 AS NS 1000/1500 mts.) visibilidad entre 8 a 10 km., vientos variables, intensidad 5/8 Kt. Sur de Chubut y Tierra del Fuego: Una cuña de alta presión produjo cielo con algunos Ci Cs, visibilidad superior a 20 Kms. y vientos del sector SO 10/15 Kt.

Area de Malvinas: Frente frió que pasó entre las 06:00/07:00 hs. produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta estratiforme y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Kms. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos y visibilidad y nubosidad quebrada. Formación de Cu que se desarrollaron durante el día (Anexo QAM (24 hs.) en INO).

El accionar enemigo

803. A pesar del mal tiempo el enemigo aeronaval puso varias PAC en el aire y ejecutó misiones de ataque a objetivos terrestres:

- 09:20 hs.: Bombardeo GR3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en barco viejo, carpas, planta combustible que fueron estallando progresivamente hasta las 13 hs. aproximadamente. Detonaron 27 bombas. Fue averiado un MC 33. Un Sea Harrier fue derribado por un Roland del Ejército Argentino .Matr. ZA-174 LCdr Mike Broadwater. La versión inglesa dice que ese día, ese avión con el mismo piloto, resbaló desde la cubierta del PAL "INVINCIBLE" y cayó al mar, eyectándose su piloto quién fue rescatado. En el "argot" militar a eso se le llama blanquear un derribo.

- 13:35 hs.: Ataque GR3 a posiciones argentinas en Monte Kent.

- 11:08 hs.: Bombardeo a la pista de Base Calderón. 6 Bombas con retardo sin afectar la pista.

- 23:20 hs.: Cañoneo naval sobre BAM MLV. Falleció 1er.Ten. Luis CASTAGNARI y 4 heridos. Dice el Diario de Guerra del Escdn. PUCARA (Anexo PIV-II-27):

- "...un cohete aire-tierra (en realidad fue una granada naval) produce las siguientes bajas:

1) Fallecido 1er.Ten. CASTAGNARI (GOE).

- Heridos del Escdn. PUCARA, personal que realizaba turno en el aeropuerto:

S.Aux. ACEVEY (Esquirlas en la ingle)
C.1ro. CASALONGUE (Onda expansiva en los testículos)
C.1ro. MARTINEZ (Esquirlas en la pierna y brazo)
C. GUASTALLA (Intestinos perforados)
C. CALOIAN (Heridas en las piernas, brazos y cara)

- Aviones en servicio A-522, A-514, A-515 y A-549.

El accionar de la FAS

804. Este día incierto proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del Cdo. FAS. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en DWN y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o no aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin. Si bien el COE informaba de la posición naval de los buques de la Task Force (Anexo), no existía confirmación de unidades redituables dentro de nuestro alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así, la resolución de este día fue con acciones de distinto tipo y sin mantenimiento del objetivo (Anexo OIV-IV-8):

1) Bombarderos livianos, nocturnos:

a) OF 1260 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17. Trip. Nro. 1 Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. Nro. 2 1er.Ten. RIVOLLIER, 1er.Ten. ANNINO. Dep. TRE con destino a Río Gallegos para recarga de combustible, y a las 01:03 decolaron nuevamente con destino al OM: Establecimiento SAN CARLOS. Al ingresar al Estrecho SAN CARLOS y próximos al brazo SAN CARLOS (02:08 hs.) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por DOPPLER, a 700/800 ft de altura y a velocidad 400 Kt. El numeral observó 8 relámpagos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la suministrada (pronosticada). La tripulación apreció que el procedimiento no era apto ya que no pudo visualizarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brindaba seguridad a la tripulación porque como el avión guía

debia apagar las luces no p odia ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe. Regreso: el numeral Arr. Ø3:17 en GAL para pernocte y posterior repliegue a TRE, el guia arribó Ø3:35 por problemas para bajar el tren de aterrizaje

2) Caza Bombarderos:

a) OF 1264 - 2 M5 "PATRIA" 2 BRP " objetivo: objetivos terrestres en proximidades DWN. Cap. DIMEGLIO, ler.Ten. ROMAN. Desp. SJU 1Ø:Ø9. A poco de decolar el Comando FAS ordenó su regreso debido a que no pudo coordinar con las Fs terrestres en MLV este ataque, próximo a nuestras propias tropas. Arr. SJU 1Ø:19 (Aterrizsó con las bombas ?).

b) OF 1266 - 2 M-5 "ÑANDU" 2 BR " Buque en el Brazo SAN CARLOS (ler. Prioridad Buque Carguero, 2a Buques de Guerra) Dep. GRA 11:5Ø Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT. Realizó la nevagación de ida con LR 35 (PIPO) OF 2238. En el punto inicial 52 Grados, 18 minutos, S / 6Ø Grados, 3Ø minutos, W, descendieron a razante y así durante 1ØØ NM. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estimaron que en las estribaciones montañosas de la Bahia SAN CARLOS habia misiles instalados en tierra. No hubo lanzamiento por no encontrarse el OM. A la salida del OM (12:25 hs.) un Rapier hizo impacto en el numeral y aquí, un nuevo heŕoe entró en la historia patria, el Ten. Juan Domingo BERNHARDT. El guia regresa a GRA Arr. 13:2Ø. Dice el libro de la RN (FAW):

"La mayoria de las misiones lanzadas por el Cdo. de la FAS durante los últimos dias de mayo fueron cumplidas por Skyhawks y en especial los del Grupo 5, los cuales últimamente habian logrado mayores éxitos, que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de Mayo fue ejecutada una de estas salidas, desde Rio Grande sobre el brazo de San Carlos. El temor a los ataques de super etendard (NT tenian noticias de que una sección de SUE operaba desde BAM MLV o habian sido informados del ataque al Invincible que se planeaba (desde GRA) en ese momento ?) habia hecho retroceder a los PAL británicos bien al este de las Malvinas y en consecuencia era más dificil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil SAM (terrestre). Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. Juan BERNHARDT no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobrevolaba el brazo de San Carlos. Fue su mala suerte,

de haber sido impactado por un Rappier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el Estrecho de San Carlos y BERNHARDT murió, auque algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado".

c) OF 1267 - 2 A-4B -ORO- 3 BR - Cap. BERGAMASCHI C-212, Alf. BARRIONUEVO C-237. Dep. GAL 12:00. Alcanzaron Isla PELADA (Hicieron REV ?) llegaron a la zona del OM, así sobrevolaron Bahía RUIZ PUENTE, Brazo a DWN, Brazo SAN CARLOS. Pto. HOSPITAL y Pto. SAN CARLOS sin observar buque alguno. Regresaron sin tirar y alcanzando Norte de Isla GRAN MALVINA, el Nro. 2 observó un buque en posición 51 Grados, 00 minutos, S / 59 Grados, 00 minutos W. No lo atacaron por falta de combustible.
Comprobaron que en la zona OM y 150 Km. anteriores la meteorología consistía en chaparrones y lluvias aisladas. Regresaron S/N, Arr. GAL 15:00.

d) OF 1269 - 3 M5 -PUMA- 2 BR P - OBJETIVO: Concentración de helicópteros y tropa en 51 Grados, 00 minutos, S / 58 Grados, 00 minutos, W. Cap. DELLEPIANE, Ten. CALLEJOS, Cap. DEMIERRE. Desp. SJU 13:42, arribaron razante a las proximidades de la costa N de la Gran MALVINA, y sobrevolaron al N de la Isla de BORBON, entre Bahía ELEFANTE y boca del Estrecho de SAN CARLOS, avistaron a 2 Harriers (PAC) que se dirigían a interceptarlos. Entonces el Jefe ELLA ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje (y siempre razante) el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles.
Continuaron el escape a 1.2 M hasta ISLAS SALVAJES. No observaron buques, meteo 6 Cu con precipitaciones aisladas.

e) OF 1270 - 2 M5 - 2 BRP -LEON- 1er.Ten. ROMAN, Ten. AGUIRRE, Desp. SJU 13:47. Esta sección que venía a 1" de la anterior (PUMA) y en su misma frecuencia, se enteró de la intercepción que sufría dicha escuadrilla, habiendo sobrepasado Islas SALVAJES, y su Jefe decidió ordenar el regreso previo eyección de bombas, viraje a la izquierda razante, post combustión y rumbo SAN JULIAN, donde Arr. S/N 15:14 hs.

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: "El 1er.Ten. ROMAN al escuchar los gritos por VHF de la Ella. PUMA a causa de avistar los Herriers, preguntó al Jefe de Ella. que pasaba. El numeral 3 el Cap. DEMIERRE contestó "vuelvanse", por ello decidimos el retorno".
"Al retornar casi tenemos un accidente, el 1er.Ten. ROMAN cuando estábamos ya en las Islas salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien disatanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3" explo-

taba) y le dije que sí que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la BRP me acordé, así que me pegué más al agua y me dí cuenta de la explo- ción a unos 500 mts. en mi lateral; con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna es- quirla. Como nunca mirando al frente y lo más bajo que podía volar evité un infortunado accidente por m i error de apreciación".

- Relato Cap. DEMIERRE: "El único que vió la PAC fue el Cap. DELLEPIANE, la Secc. LEON que escuchó la interceptación de los PUMA pidió instrucciones al Jefe de la misma para saber qué hacían y al no obtener respuesta, el Cap. DEMIERRE les ordenó re- gresar".

3) <u>El Escuadrón Fénix</u>

- Aparte de algunos vuelos de traslado, esta unidad cumplimentó las siguientes salidas operativas:

a) OF 2231 - LR 35 -FUEGO- Diversión. Trip. Cap. VELASCO / Cap. PANE. Desp. CRV 15:05 -ADP- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S / 60 Grados, 45 minutos, W) FL 300. Arr. CRV 16:50.

b) OF 2232 - LR 35 -TERO- Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. FELICE. Desp. CRV 11:45 -ADO- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S /.60 Grados, 57 minutos, W) FL 310 - Arr. 13:45.

c) OF 2236 - M-III -GATO- Diversión. Trip. ? Desp. GAL (Hora) en Pto 7 (51 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) FL 360. Arr. Confirmar si se ejecutó.

d) OF 2237 - M5 -TIZA- Trip. ?, Arm. ?, Desp. GRA (Hora Desp.) en Pto 8 (52 Grados, 30 minutos, S / 60 Grados, 00 minutos, W) FL 320. Arr. Confirmar si se ejecutó.

e) OF 2240 - TC-63 - C-130 H - Indic ?, Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN - Misión Exploración y Reconocimien- to - Desp. CRV 07:20 ZB - Actividad ?. Arr. CRV 12:20.

  - Relato My. MALDONADO: "Despegue de CRV 10:20 Z Arr. 15:20 Z. Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del canal San Carlos. Se trató de una misión similar al día 28 de mayo, pero primordialmente reubicar al Uganda. Luego de habersele hecho estima de su nueva posición en base al R Grados y VN valo- rada fue localizado en S 5029 W, en un procedimiento identico al 28 de mayo a las 1270 Z y a unas 35 NM distancia radar. El contacto radar se efectuo duran- te el primer pasaje del cursor, visualizando clara- mente el eco del Uganda y de 3 Fragatas al rededor.

El radar fue apagado inmediatamente y se desendio violentamente en razon de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significa que estabamos iluminados por los radares secundarios y primarios de alguna/s Fragata/s. El escape se realizó pegado al agua a máxima vélocidad, en Zig Zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta la posición de la PACs de la que nos informaba Puerto Argentino con los datos de radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue en general hacia el punto de espera y posteriormente a CRV, desconociendo si se llevo a cabo ataque alguno".

NOTA: Se puede comprobar en este relato cómo ya la inteligencia británica había detectado nuestros exploradores (C-130) y preparaban seguramente su caza que fructificó posteriormente (01-jun-82) en la siguiente salida de este tipo.

4) El ataque a un portaaviones

- OF 1268 - 5 A-4C - 3 BRP -ZEUS- Hora Desp. prevista 14:30. PCRA 51 Gdos 42 minutos S - 55 Gdos 30 minutos N. Horario estimado REV 15:20 y 17:20, indicativo reabastecedores: PULQUI 1 y 2. Esta salida, planificada en estrecho contacto con ARA en GRA, fue demorada este dia, hasta el proximo 30-MAY 82. Pero los 5 A-4C desplegaron a GRA. Desp. SJU 15:31. Arr. GRA . Tripulacion: 1er Ten. VASQUEZ, 1er Ten. CASTILLO, 1er Ten. URETA, Alf. ISAAC, R Ten. PAREDI.

5) Vuelos de los KC

- OF 1410 - KC 130 - Matr. CALQUIN - Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFANIS, My. MENSI.

6) Cruces al Archipielago

a) Refuerzos Pucará en ROF a BAM MLV

- OF 1265 - 3 IA-58 - MAYO - 3 NAPALM - Cns.Amet. 1er Ten. AYERDI, Alf. HUB, Alf. LA TORRE. Desp. SCZ 12:30 Hs. Navegacion dirigida por avion Mitsubishi ampliar hasta 15 NM de Isla Gran Malvina pasaron sobre Isla Elefante y Arr. BAM MLV 15:05. Anexo informe 1er Ten. AYERDI.

b) Rescate tripulaciones en Base CALDERON

- Of 2532 - Tarea: Rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval Calderón, de la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo "ROMEO 1" Desp. 14:05 (CRV. Tripulación* DHC-6 Cte.

1er.Ten. URIONA, 2do. Pil. Ten. POZA, mecánico: C.P. Pedro BAZAN. un (1) F-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que orbitaba a 100 millas naúticas del objetivo con nivel 100. Pista: Este-Oeste, de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, márgen izquierdo (E/W) inutilizado por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros de altura en la prolongaci'on de la cabecera Oeste. Situación Táctica: Alerta Roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos y por la proximidad al Estrecho San Carlos. Operación: rasante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la pista. Debido a la "Alerta Roja" se detuvo motores y debieron esperar en las instalaciones (desde las 16:30 horas hasta las 18:00 horas aproximadamente), hasta el anochecer para evitar el contacto con el enemigo. Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de la ARA, a requerimiento del My PUGA. Siendo las 18:00 horas aproximadamente, despegaron en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo rasante hasta Puerto Deseado, en donde se aterrizó para reabastecerse de combustible, siendo las 20:30 horas aprox. despegaron nuevamente a las 21:00 horas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15 horas sin novedad. Personal rescatado: My PUGA (M-5), My DIAZ (M-5, herido), tres Oficiales ARA y un soldado ARA (herido). F-27 Vcom. BAROZA. Nota: En la Base Calderón se requirió el traslado de 12 pilotos de la ARA, solo se trasladó a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue del avión, además de ser un despegue nocturno y con una pista que no ofrecía seguridad para la operación. También se trasladaron los restos del Ten VOLPONI, quien había caido en combate (M-5).

c) <u>Transporte Aéreo de ARA</u>

- F-28 - LV PER - GRA - Arr. MLV 01:49, Desp. MLV 02:15.

- F-188 - LV PUP - Desp. GRA 16:15, Arr. MLV 17:54, Desp. MLV 18:23.

- F-28 - LV - MAL. Desp. GRA 17:30 - Arr. MLV 18:53. Desp. MLV 19:10.

- Realmente, una actividad desusada en cruces ARA.

d) <u>Transporte Aéreo de FAA</u>

- TC - 65 - CAT 195 - MARTE - Transp. 12.500 kg y 3 PAX. Desp. de CRV a las 19:30 hs el CFAS ordena su regreso a 21:30 por situación Táctica desfavorable

(2 buques en acercamiento a BAM MLV, estima cañoneo naval nocturno. Arr. CRV 22:55 hs.

- TC - 66 - CAT 193 - Indic. ? Desp. ? Mismo caso que TC-65. (Cargas en Anexo).

e) <u>Alarma y despliegue en una B.A.M. Contineltal</u>

- Relato Ten. CUELLO: " El día 29 de mayo en horas del crepúsculo, cuando ya la totalidad de los pilotos habían sido trasladados al alojamiento de la Hostería Municipal y el personal de mecánicos al alojamiento del gimnasio municipal, suena la alarma en la B.A.M. San Julian y se produce el traslado de todo el personal a la B.A.M., en cualquier medio a disposición que ponen los habitantes de San Julian; a nuestro arribo nos informan que se han avistado buques en las proximidades por la cual se ordena la evacuación de los aviones, en medio de un oscurecimiento total se distribuyen las tripulaciones tanto de M-5 como las de A-4C de aquellas aeronaves que no estaban en refugios. Las condiciones meteolrológicas eran bastantes marginales 8/8 nubosidad baja, las frecuencias del día habian sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razon por la cual fui designado como director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la TWR juntamente con el Mayor LUPIAÑEZ (Jefe de Esc. A-4C) asistimos al despegue, fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones mientras en una cabecera la 07 estaban en marcha 2/3 M-5 en la otra 25 estaban 3 A-4C cuyos tripulantes eran el Cap. GARCIA, el Ten. FARIAS y el Ten. CASCO, por una falla pequeña en el 2 de los 3 A-4C regresaron a la zona de refugios, lo que motivó a la escuadrilla de M-5 al despegue con mayor rapidez cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos, estos salieron con general 070 para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil, posterior a esto ocuparon los 3 A-4C y desapegaron desde cabecera 25 en forma individual colocando viraje por izquierda por razones orográficas y pasando casi inmediatamente a condiciaones de vuelo IMC para luego reunirse poco antes de llegar a Espora donde desplegaron. Una vez en el aire les trasmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA que equipa a todos los aviones para realizar el despliegue.
  El resto del personal permaneció en alerta en la B.A.M. hasta aproximadamente las 23:00 hs. en que fuimos trasladados a nuestros alojamientos por haber cesado el estado de alerta.
  El repliegue de estos 3 aviones a la B.A.M. San Julian se produciría el 30 de mayo en horas de la tarde".

49

Nuestros Helicópteros en el Archipielago

- Un (1) Bell 212 - H-85 "TORDO" - 4 AMT 7,62 Ø Desp. Ø8:2Ø hs. Pto. Argentino, Arr. 1Ø:3Ø hs. Pto. Argentino - Trip. Ten. LONGAR, Ten. BREA, C.P. GOMEZ y C.lro. PALACIOS.
  Se recuperó una Patrulla del GOE que fué aislada por el avance inglés. Esta patrulla estabá a cargo del Ten. SIDDERS y 5 hombres que fueron recuperados sin novedad.
  Luego la misión decía que se debía recuperar a 2 hombres de la ROA próximos a San Carlos. El intento fue fallido ya que el H-85 se cruzó con un Wesland Comando que había dejado una Patrulla Inglésa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe que afortunadamente no impactó en el helicóptero y se autodestruyó en dirección al sol.

Un mensaje del CATOM (Cte. Agrupación MALVINAS)

8Ø5. Este día, a las 15:ØØ hs local el CATOM (Brig. CASTELLANOS) aprecia la situación en el siguiente mensaje:

- FM: CTE AGRUP MALVINAS
  TO: CTE FAS
  INF: CTE EN JEFE FAA - CTE CAE

  INFORMO EVOLUCION SITUACION TACTICA TEATRO MALVINAS: SITUACION TERRESTRE: EL ENEMIGO DEMOSTRO EN OPERACION SOBRE DARWIN GRAN MOVILIDAD MEDIANTE HELICOPTEROS, CONTUNDENTE POTENCIA DE FUEGO TERRESTRE Y ANTIAEREO MEDIANTE MISILES PORTATILES, COMO ASI TAMBIEN EXCELENTE ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO PARA EL COMBATE NOCTURNO, ACTUANDO EN PRECISA COORDINACION CON EL FUEGO NAVAL DE APOYO, EMPLEO DE LA RESERVA Y RELEVO DE LOS EFECTIVOS EMPENIADO EN LA LINEA PRINCIPAL.
  LA FUERZA PROPIA OPUSO UNA AGUERRIDA RESISTENCIA PERO PUSO DE MANIFIESTO PROBLEMAS DE CONDUCCION Y CONTROL DE SUS PROPIOS EFECTIVOS. CARENTE DE ADECUADAS COMUNICACIONES Y SUFICIENTE ADIESTRAMIENTO, CAYERON EN LA CONFUSION Y NO PUDIERON SACAR VENTAJAS DEL APOYO DE FUEGO DE PUCARA QUE OBLIGO AL ENEMIGO A CEDER POSICIONES TEMPORARIAMENTE. EL SUPERIOR ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO DE LAS TROPAS DEL ENEMIGO, LA GRAN CAPACIDAD HELIMOVIL NOCTURNA Y LA ARTILLERIA NAVAL DE APOYO, RESULTARON FACTORES DESEQUILIBRANTES DURANTE LA BATALLA Y REPRESENTAN LAS MAS IMPORTANTES DIFERENCIAS CON LAS POSIBILIDADES DE LOS EFECTIVOS PROPIOS.
  LA CONDUCCION DEL COMPONENTE TERRESTRE, CON UN EQUIVOCADO CONCEPTO DE EMPLEO DE LOS MEDIOS AEREOS, SOBRE VALORA LA CAPACIDAD DE ESTOS Y CONFIA EXCLUSIVAMENTE EN LOS MISMO PARA LOGRAR EL ANIQUILAMIENTO

DEL ENEMIGO, COMPRENDER LA REDUCIDA RENTABILIDAD DEL APOYO DE FUEGO DIRECTO QUE LO TORNA INACEPTABLE POR LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN OPORTUNIDAD DE SU EJECUCION.

SITUACION AEREA:

EL ENEMIGO CUENTA CON EL ABSOLUTO DOMINIO DEL AIRE Y HABRIA INCREMENTADO EN FORMA IMPORTANTE LA CANTIDAD DE AVIONES. ASIMISMO EXISTEN FUERTES INDICIOS DE QUE EN SAN CARLOS SE ESTARIAN ARMANDO AVIONES HARRIER QUE LUEGO VAN A INCREMENTAR LA DOTACION DEL PORTAAVIONES. ADEMAS DE LA DEFENSA AEREA REALIZAN PERMANENTE HOSTIGAMIENTO Y ATAQUES A NUESTRAS POSICIONES, HABIENDO LOGRADO LA DESTRUCCION DE IMPORTANTE NUMERO DE AVIONES PUCARA Y HELICOPTEROS, CON LO QUE HAN ANULADO NUESTRA CAPACIDAD PARA OPERACIONES HELITRANSPORTADAS DE SIGNIFICACION.

LA RENTABILIDAD DEL APOYO DIRECTO ES CADA DIA MENOR, YA QUE A LA FRAGILIDAD E INEPTITUD DEL AVION PUCARA PARA ESTE TEATRO SE SUMA LA GRAN DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS, ESPECIALMENTE MISILES PORTATILES CON QUE CUENTA EL ENEMIGO, CONSIDERACION IGUALMENTE VALIDA PARA ESAS OPERACIONES CON AVIONES DEL CONTINENTE EL TREMENDO ESFUERZO REALIZADO POR F.A. EN LA DESTRUCCION DE UNIDADES NAVALES NO HA LOGRADO AFECTAR EL DOMINIO DEL ESPACIO AEREO QUE POSEE EL ENEMIGO Y QUE LE PERMITE EL DESARROLLO DE OPERACIONES AEREAS Y HELITRANSPORTADAS CON ABSOLUTA LIBERTAD DE ACCION.

SITUACION NAVAL:

EL ENEMIGO TIENE CEDIDO EL CONTROL ABSOLUTO DEL MAR, LO QUE LE PERMITE DURANTE LAS NOCHES REFORZAR Y ABASTECER LA CABECERA DE PLAYA, HACER FUEGO NAVAL DE ABLANDAMIENTO SOBRE NUESTRAS POSICIONES O EN APOYO DE LA MANIOBRA TERRESTRE DE SUS PROPIOS EFECTIVOS, MATERIALIZAR EL EFECTIVO BLOQUEO NAVAL A ESTE PUERTO, DESTRUIR SIN OPOSICION LOS BUQUES MERCANTES QUE QUEDARON ASIGNADOS Y DISPONER DE EFICIENTE SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AEROTACTICO QUE PONE EN GRAVE INFERIORIDAD DE CONDICIONES A NUESTRA AVIACION.

ESTA SITUACION, QUE NO SE HA LOGRADO MODIFICAR PESE A LA DESTRUCCION DE UN ELEVADO NUMERO DE UNIDADES DE SUPERFICIE MEDIANTE ATAQUES AEREOS, COLOCA AL ENEMIGO EN INMEJORABLES CONDICIONES PARA EXTENDER LA OCUPACION DE LAS ISLAS.

CONCLUSIONES:

DE LO EXPUESTO SE APRECIA QUE:

1) EN LA OPORTUNIDAD EN QUE EL ENEMIGO RESUELVA VOLVER A OPERAR SOBRE NUESTRAS POSICIONES, ENCONTRARA UNA DEFENSA CARENTE DE MOVILIDAD Y EN TERMINOS RELATIVOS DE MENOR POTENCIA DE FUEGO E INSTRUCCION, QUE SE ESTIMA SERA PREVIAMENTE ABLANDADA POR INTENSO FUEGO NAVAL Y APOYO AEREO.

2) EL ENEMIGO MANTIENE UNA NETA SUPERIORIDAD AEREA QUE NO HA LOGRADO SER QUEBRADA A PESAR DEL ESFUERZO REALIZADO POR F.A. LA CAPACIDAD DE CONTROL DE LOS

58

MEDIOS Y LA ALTA DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS TORNAN INACEPTABLES LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN LOS INTENTOS EFECTUADOS POR PROPORCIONAR APOYO DE FUEGO CERCANO.
3) EL ENEMIGO MANTIENE ABSOLUTO DOMINIO DEL MAR CON TODAS LAS CONSECUENCIAS OPERATIVAS Y LOGISTICAS QUE ELLO IMPLICA, NO PREVIENDOSE UNA MODIFICACION A TAL SITUACION POR LA AUSENCIA DE MEDIOS NAVALES PROPIOS.
ESTE MENSAJE ES ESTRICTAMENTE SECRETO".

806. Con respecto a los juicios emitidos respecto a superioridad aérea en el TOM deseamos aclarar que si bien entendemos la apreciación "insitu" del señor Comandante, ella obedece a la honesta conclusión que se llega desde la observación en el campo táctico operacional en que se encontraban los heróicos defensores de Malvinas. Pero una reflexión posterior a los acontecimientos, o la que se podría observar desde el ambito estratégico coincidiría seguramente en afirmar que ningúno logró en Malvinas la superioridad aérea en forma neta, como dice John F. LEHMAN (Secretario de Marina de los EE.UU.) en su informe al Subcomité de Defensa del Congreso USA, el 03 feb 1983:

"A pesar de los heróicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea (control del cielo) sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. Sin embargo y afortunadamente para los británicos la guerra se circunscribió a las horas diurnas, es decir 8 de las 24 hs".

CAPITULO V

LOS ESFUERZOS DE LA DIGNIDAD

El Día 30 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

(Ataque al H.M.S. INVINCIBLE)

La meteorología

807. Ese día, una masa de aire frío cubrió la parte Sur del país e Islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielos poco nubosos, visibilidad superior a 20 kms. y vientos del sector O con intensidad de 15 Kt. La meteorología se presentaba, pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo

808. El triunfo táctico enemigo en DWN, en la batalla terrestre, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas enemigas en el TOAS; esta misma causa producía una reacción opuesta en nuestras propias fuerzas. Esta situación era explotada por la conducción militar enemiga que redoblaba sus esfuerzos para consolidar sus posiciones terrestres, al tiempo que aumentaba su agresión (especialmente nocturna), a los defensores de Pto. Argentino y sus alrededores (en particular la BAM MLV). Así ese día, el enemigo, accionó de la siguiente forma:

- 00:56/05:00 Hs. Dos o tres buques cañonearon la zona de Pto. Argentino. En la BAM MLV (Centro del ataque) fueron heridos 8 Suboficiales de FAA. En total, ese día, la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron 27 bombas aéreas.

- 03:45 y 04:30 Hs. Una fragata, desde el Estrecho de San Carlos cañoneó nuestras posiciones (EA) en Bahía Fox.

- Ataques aéreos sobre BAM MLV a las 09:30/10:30/12:25 y 14:30 Hs. Bombardeo en Labs, cañoneo y gran altura. Molestos pero sin daños.

- 10:45 Hs. dos GR 3 atacaron helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre Península de Fresynet sorprendiendo un helicóptero PUMA de GN que derribaron muriendo seis trip. y un herido (lista Anexo).

- 13:00 Hs. un GR 3 (XZ-972 - Piloto Sgn Ldr (RAF) Jerry POOK en XZ 963) fue averiado por la 1ra. Ba. - 35 mm. del GADA 601 en Mt. WALL. Impacto de cañón. Pérdida de combustible. El GR 3 voló hasta 30 NM del Hermes, donde agotó combustible. Piloto se eyectó y fue rescatado (antes de 10 minutos). Anexo (AWSA 167/8) por Sea King 571 del 826.

51

- Pero a ésta altura del dia, aprox. 14:00 Hs. se notó una sorpresiva inmovilidad (congelamiento-stand-still) en el accionar aeronaval del enemigo. Veremos a qué se debió; y regresemos a las actividades de la FAS.

La FAS el 30 MAY 82 -EL ATAQUE AL HMS INVINCIBLE- (Anexo PIV-V-2)

809. Como hemos visto la caida de D-GG -el 29 de mayo- provocó serias consecuencias (morales y materiales) a la FAS.

810. El enemigo habia completado su primer desembarco en la cabecera de playa; habia consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habian logrado avanzar y mostrar sus primeros resultados, en D-GG.
La Task Force solo debia ahora poner en tierra la última Brigada de Infanteria 5 del Gen T. WILSON, que ya estaba en la zona TRALA. Y en sus proximidades (51.30 S / 55.30 W) practicamente estacionado, se encontraba el Carrier Battle Group (CBG) del Alte WOODWARD (como vimos, "esperando la condecoración de la Estrella de Burma"). Sabian que nos habian derrotado en D-GG, pero respetaban a la Fuerza Aérea. Solo acercaban sus buques de noche, de traslado de tropas a San Carlos y sus cañoneos navales que, siempre de noche, incursionaban -ahora- en el Estrecho San Carlos- el 30-may cañonearon Bahia Fox y -como siempre- Puerto Argentino -zona BAM Malvinas-. Su Fleet Air Arm -con algunos GR3 de la RAF- atacaban a toda hora objetivos terrestres: BAM MLV en toss bombing, helicópteros en Monte Kent y Fresijnet (este dia derribaron un Puma de Gendarmeria Nacional -con el chorro-). Pero tambien este dia nuestro GADA 601 averió (13:00 hs) un GR3 (el XZ 972) que no alcanzó el PAL, y su piloto fue rescatado por un Sea King del 826.

811. Por su parte la FAS cada dia tenia menos blancos (aunque tambien menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más dificiles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo -especialmente San Carlos- aparte de la eficiente artilleria antiaérea (Rapier, Blow Pipe, etc) que habian montado los británicos, ahora tenian más de mil prisioneros Argentinos que podian ser alcanzados por nuestros bombardeos de area (imprecisos) que habiamos ensayado -dias antes- con nuestros MK-62 y cazabombarderos. En las avenidas de avance enemigas (San Carlos - Monte Kent y Darwin - Fitz Roy) el enemigo terrestre no ofrecia blancos rentables, ni ubicables.

812. Los objetivos navales -como vimos- solo se aproximaban de noche y de dia, se alejaban a la zona TRALA.

813. Nuestra aviación naval, CANA, en Rio Grande, poseia aún un último misil (AMM39) Exocet que debia disparar contra un blanco rentable, asegurandose su mayor exito.

El Centro de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea Argentina

814. Por iniciativa de un Laboratorio Cientifico que patrocinaba la F.A.A. -INDEBIO- (cuyos hombres -dada su condición científica- estaban vinculados con otros centros internacionales en todo el planeta junto a otra condición que los caracterizaba su amor a la Patria), la F.A.A. montó, a partir del 02 de abril de 1982 un Centro de Información computarizado que intentaria -con cabecera en Bs.As. -Capital Federal- , llevar la situación de los móviles que ingresaran al TOAS-. Se lo llamó COE (Centro de Operaciones Electrónicas) aunque algunos le dicen CEO (Centro Electrónico de Operaciones).

815. El COE estaba enlazado -satelitalmente y HF- con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias (terrestres) de los satelites que, en esa epoca, observaban nuestro TOAS y en especial el archipielago de Malvinas y sus aguas adyacentes.
Dicha trayectoria (ver diagrama 2 -pag 194 Malvinas -PORTELA- AZ editora) arrancaba (para explicarlo de alguna manera) en nuestras Islas Malvinas y dirigiéndose hacia el NE, pasaba por Africa meridional, el Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacifico hacia el SE, y entrando por Tierra del Fuego, seguia rumbo a Malvinas-. En la práctica estos satelites, lanzados por URSS, filmaban nuestro archipielago a su paso por su vertical y en su viaje por Africa, transmitian, en adelanto -a Rusia- los resultados de su observación. Y cuando sobrevolaban BALCONUR (Cosmodromo Sovietico) arrojaban el rollito fotográfico. Es decir que su "vuelo útil" para nosotros (cuando transmitian su información a Rusia) estaba en el trayecto Malvinas - Africa - Medio Oriente. En ese tramo se ubicaban la mayoria de las estaciones del inolvidable COE. Hombres de todas las razas y de distintas regiones del globo que -talvez por alguna conspiración celestial- ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo "tempo" global que la ciencia y la tecnologia ofrecian a todo el planeta, no por dinero... sino por principios morales. La información que obtenian era <u>sustraida</u> electronicamente de dichos satelites Rusos.

816. Y aqui, en la Capital Federal de los Argentinos, al borde de la calle Callao un grupo de idealistas incurables, "veian" -mediante "computers" e imaginación lo que pasaba en nuestro Atlántico Sur-. Y eso lo transmitian al CAE y desde allí a la FAS. Pero cuando esta información llegaba a Comodoro Rivadavia, sede del Comando de la genial y valiente FAS, y más aún, sufria el proceso de compatibilización con la otra información - más "creible"- de nuestros aviones de EyR (B-707/C-130/L-35A/CIC MLV/etc, etc), aparecia tardia y se diluia en el subconciente de aquel azorado EMFAS.

817. En el COE habia representantes de nuestro EA y también de ARA que comunicaban a sus Fuerzas, lo que veian en esta sala de situación electrónica de Bs.As. Por lo tanto, es muy posible que -esta información- haya influido en ese otro EM del CANA -en Rio Grande-, quien, empeñado en localizar algún "blanco rentable" británico, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

52

818. El hecho es que el HMS INVINCIBLE estaba siendo visto - desde Argentina, desde el 27-may, girando, en una especie de circuito hipodromo en una zona con centro aproximado en 52.00 S / 55. W (a 100 NM al Este de Puerto Argentino).

La decisión aeronaval

819. Asi fue que para el 28 de mayo, el CANA había tomado la decisión de atacar al HMS INVINCIBLE. Pero para ello su sistema SUE/EXOCET necesitaria de un reabastecemiento en vuelo (REV) de nuestros KC-130. Por esta razón fue que, esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA -por intermedio de un miembro del CEOPECON (VAlte LOMBARDO)-. La FAS solicitó -dadas las circuns-tancias (terminales) que se vivían- intervenir ella tambien en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego en dicho objeti-vo naval.

820. Pese a la reticencia naval -que arguía la "indiscreción" de la Fuerza aérea en estas operaciones- se consiguió participar por esta vez. Así, luego de grandes análisis, se decidió que los aviones participantes de la FAS debían pertenecer al sistema A-4C (capacidad REV y autonomía de L.Ox.) y se dió la orden a dicho Escuadrón, asentado en SJU. Su Jefe viajó de inmediato a CRV y allí se impuso d la planificación FAS y se emitió la orden frag-mentaria 1268 que decia: "OF 1268 -5 A-4C- -ZEUS "B"- C/2 REV - 3BR- -GRA- Ataque PAL (51 Grados, 38 S / 53 Grados, 38 W) -GRA-". A su regreso a SJU -y dada la extrema complejidad y peligrosidad d esta operación- el jefe del Escuadrón A-4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y así se presentaron dos jefes de escuadri-llas (el 1er.Ten. VAZQUEZ y 1er.Ten. URETA) y a estos s les autorizó a designar a sus respectivos numerales (recayendo en el 1er.Ten. CASTILLO, Ten. PAREDI y Alf. ISAAC) uno de ellos actua-ría como reserva.

821. El 29-mayo en la mañana, los 5 halcones desplegaron a GRA llegando al mdiodía. Pero, problemas con los KC-130 hicieron que la salida -conjunta- se demorara hasta el día siguiente- los halcones aprovecharon la demora para cambiar dos Skyhawk que tenían algunas fallas y estuvieron listos para el día de "la operación aéreas más grande de la historia".

La operación INVENCIBLE

822. Esta operación aérea protagonizada por:

- 2 SUE de CANA (C/C A. FRANCISCO / T/N L. COLLAVINO).
- 2 KC-130 de FAA (Com. LITRENTA / Vcom. NOE).
- 5 A-4C de FAA (ya nombrados).

Consistía en una ruta que partiendo de GRA (SUE/A-4C) y GAL (KC-130) se dirigirian alto a 55 Grados, 50 S / 58 Grados W (ver

mapa) y allí se encontrarian con los KC-130. En este punto nivel comenzaria el reabastecimiento, con rumbo 60 Grados hasta 55. S / 53. 30 W, y mismo nivel. En este tramo cada sistema reabastecería dos veces para salir con la máxima carga de combustible posible. A partir de allí -con rumbo 330/350- descenderian al razante (100 pies) (los SUE al frente y 2 A-4C a cada lado) para aproximarse (420 kt de velocidad) al objetivo naval (distante ahora a unas 100 millas de allí). En este tramo los SUE deberían localizar -en su radar de abordo- el objetivo y lanzar (25 kms antes) el último Exocet Argentino -portado por uno de ellos y regresar- sin REV a GRA. Los A-4C acelerando al máximo se "montarian" al misil (inte-ligente) y llegarian al PAL 50 segundos después de su impacto para lanzar -cada uno- sus 3 bombas BRP de 250 kgs y reforzar así el efecto destructivo del misil (que no había sido concebido para hundir sino solo averiar, a un buque de más de 18.000 Ton como era éste).

La ejecución

823. A las 11:25 despegaron desde GAL los KC-130 (RANQUEL) y se dirigieron a su punto de reabastecimiento (PCRA) en 55. 30 S / 58. W. A las 12:43 despegaban -de GRA- los gloriosos aviadores argentinos en sus 2 SUE (ALA) y 5 Skyhawk (ZEUS), uno de estos (PAREDI) de reserva, se volvería luego del REV al no producirse novedades. (los 5 halcones, antes de despegar rezaron un avema-ría, en la cabecera).

824. La operación estaba penalizada por una serie de condi-ciones que deberian cumplirse inexorablemente. Y todas ellas se cumplieron a la perfección. Asi que una vez disparado el Exocet los 4 A-4C -URETA e ISAAC a la derecha y CASTILLO y VASQUEZ a la izquierda se lanzaron, convergiendo casi en linea, sobre la estela del misil.
En la inmensidad del Atlántico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos y sus "nazarenas", mostrando nuevamente al mundo que seguiamos siendo argentinos, aquellos argentinos del honor, del coraje, de la destreza, de la elegancia, de la sencillez... Bien dijo el Español CARRASCAL (ABC de Madrid): "no se si el sacrifi-cio de estos pilotos devolvera las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, talvez mas importante... Se que cuando, en adelante, se imagine uno al argentino ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivian, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores".

825. Y alla iban los 4 halcones, rozando las olas, castigan-do a sus "fletes" alados -200 kms al Este de Malvinas !, en busca del Invencible.

826. Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El noble Exocet -cual path finder- señalaba el blanco, aunque había puesto en funcionamiento (desde que el SUE apuntó)

53

todo el sistema defensivo (misilistico y artillero) del portaviones y su escolta cercana, que ya comenzaban a "adquirir" en sus miras eletrónicas a nuestros heroes.

827. Cuando ya todos tenían nitidamente al HMS INVINCIBLE en sus miras, un misil antiaéreo (posiblemente un Sea Dart del PAL) impactó en el avión del jefe de escuadrilla -1er.Ten. VAZQUEZ- el cual se partió en dos y se estrelló en el mar. Ya, a cinco segundos antes del lanzamiento, la artillería del buque impactó n el numeral dos (1er.Ten. CASTILLO) cuyo avión explotó y su motor cayó sobre la cubierta del PAL y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

828. Los dos halcones restantes estaban tambien alcanzando el objetivo; siguieron impavidos -a pesar de haber visto de reojo estallar a sus compañeros- apuntandole al portaviones, el cual ya se cubría de humo generalizado. Ambos halcones lanzaron sus bombas sobre la cubierta y URETA que pasó primero, cree haber impactado enla isla (superestructura) del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo locas maniobras evasivas. Ambos, al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

829. Pero se perdieron de vista, entre ellos dos, siguieron razante (era otro momento crítico de ser interceptados por alguna PAC) en rumbo 230/240, hacia el punto (55. S / 59. W) en que, a FL 200, deberian reunirse con los reabastecedores, si todo marchaba bien... y marchó bien, "no al cuete" se habían encomendado a nuestra Madre celestial. Primero se avistaron entre ellos -se acabó la sensación de soledad que sentían- y luego, en el punto exacto, sobre ese infinito espacio aeromarítimo, estaban los dos KC-130, "rondando" como ballenas esperando a sus cachorros. Enchufaron y mamaron. Allí comprobaron que aquello que vieron de reojo era cierto. Dos gloriosos -inolvidables- cazadores habían quedado de guardia en 51. 30 S / 53. 30 W, gritando al mundo -y a sus compatriotas- "no olviden nunca, que hasta aquí llega nuestro mar Argentino !!".
Recordemos: se llaman
- Cap. (pm) José Daniel VAZQUEZ
- Cap. (pm) Omar Jesús CASTILLO

830. URETA e ISAAC, reabastecieron y se lanzaron ahora rumbo a casa, la BAM GRA, en la última pierna (de unos 700 km) de esta prodigiosa operación y "entraron en final" a las 16:20. Para ellos la operación había durado casi cuatro horas !. Los ALA habían aterrizado una hora antes y los RANQUEL volaban -orgullosos- a Río Gallegos. Finalizaba así la operación aérea más perfecta, imaginativa y audaz que se haya realizado... (a lo menos por ahora !).

<u>Reflexión</u>

831. Siempre que los especialistas e historiadores analizamos esta operación y talvez por lo impactante de su ejecución, nos quedamos muy satisfechos y solo atinamos a elucubrar si el buque

atacado era el Invincible o si -como dice Inglaterra- se trataba de otro navio, etc. No creemos que sea necesario gastar más tinta para rebatir esta engañifa del enemigo: tenemos -gracias a Dios- nuestros testigos sobrevivientes y nadie nos convencerá jamás de que no era el Invincible, lo que atacamos aquel 30 de mayo de 1982.

832. La reflexión que deseamos provocar -en los especialistas a los que van dirigidos estos apuntes- es: cómo nuestro comando consiguió ubicar a dicho buque, en tiempo y espacio para poder atacarlo en el momento y la posición justa -cuando en su recorrido se alejaba de su escolta y de sus medios de engaño (decoy) que ya lo habían salvado antes, de un Exocet similar lanzado -el 25 de mayo- contra él ?, por qué cuando el C/C FRANCISCO intentó iluminar el portaviones (en la 3ra. vez) lo consiguió con exactitud y allí estaba, en el punto justo de su recorrido... en esa inmensidad ?.

833. Creemos que eso se llama simplemente C4I y en aquella oportunidad los únicos que entendían ese concepto estaban en el COE . Talvez debieramos estudiar más profundamente esta experiencia (que no solo tiene Argentina) que nos puede ayudar a crecer en el futuro. Porque si algo disminuyó nuestra capacidad operativa en esta guerra, fue -como hemos dicho-, la inexistencia de C4I, excepto cuando atacamos al Invincible -el 30 de mayo de 1982.

<u>De un diario de guerra</u>

1) Se lee en el diario de guerra de la 3a Batería, del Gpo 1 Art.Ae-FAA-, instalada en el Aeródromo de la BAM MLV:

   "30/05/82....................
   "DOMINGO.....................
   "14:00 última patriada, pegarle al INVINCIBLE".

2) Se lee en el Diario de Guerra del CTCAS:

   ....
   ....
   15:40 Se aprecia movimiento inusual de helicópteros (ingleses sobre Malvinas que se dirigen al E, sobre el mar) posiblemente provocado por traslado de personal entre unidades en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada."

<u>Exploración y Reconocimiento en C-130</u>

- OF 2240/4-POLO-IFF604-1 C-130 Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. VALDECANTOS. Desp. CRV 07:20 y Arr. CRV 12:20 (Anexo PIV-V-1)

<u>Puente Aéreo:</u>

834. Ese día estaban previstos tres cruces.

SM

- TC-63 Vuelo 25 ACUARIO.
- TC-65 Vuelo 26 PATO.
- TC-66 Vuelo 27 ARIES.

NOTA: Indicativos ACUARIO - PATO - ARIES. Estos tres vuelos debieron regresar por TAC. Los dos primeros (TC-63 y 65) volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC, Las razones tácticas fueron la coincidencia de vuelos con la presencia de buques Eno en bombardeo sobre BAM MLV.

- Relato My. PALAZZI: "El TC-65 "PATO" (Trip. My. PALAZZI), se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, estando a una hora del aterrizaje, y luego orbitar para una tarea de diversión en los 49 Grados S 62 Grados W durante una hora. Voló en total 05:00 hs.
  Volvió a despegar con destino MLV en la madrugada del 31 de mayo y lateral ADO se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, volando 01:10 hs.

Los MK-62

835. A las 21:45/54 Arr a GAL 2 MK 62 TESON 1 y 2 y a las 22:55/9 otros 2 MK-62. En previsión para ataques nocturnos a los OM en cabecera de playa y zona ocupada por ENO.

COMUNICACION

- Dice diario de guerra del Estado Mayor Conjunto:

  "Embajada de BRASIL en Bs.As. recibió a las 23:30 un mensaje del FOREING OFFICE, en el que informa en recientes maniobras militares fueron hechos prisioneros unos 1.400 soldados argentinos (NT en realidad eran 1.083) quienes seran repartidos entre el buque auxiliar "SIR PERCIVAL" y en una instalación conocida como "THE OLD REFRIGERATOR PLANT" en la AJAX Bay. Confirman también que la cifra de heridos es de 120 que serán llevados a un buque hospital que saldrá lo antes posible de la zona de operaciones".

En MALVINAS

836. A las 21:45 el ENO comenzó el cañoneo naval sobre la península de San Luis. Situación que se mantendria con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.

837. A las 22:30 un Puesto de Observador del Aire (POA) que se encontraba ubicado en NORTH LEOLOUT, informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

838. Los aviones Harrier GR 3 de la RAF, comenzaron a operar desde tierra firme, en Pto San Carlos.

839. Regresa a Grande (desde BAM MLV) la Ella aeronaval de ataque en el Ø766/4A-115 dejándose librados a su suerte los 3 aermacchi restantes. (FAW pág. 32).

<u>Nuestros Helicópteros Malvinenses</u>

- Un (1) Bell 212 - H-85 - Trip. Ten. VERGARA y Ten. SANCHEZ, despegando desde Puerto Argentino efectúa la recuperación de 1 Oficial (Alf. DAGUERO) y 2 Soldados pertenecientes a un Puesto de la ROA que se encontraban aislados por los enemigos en proximidades de Prado del Ganso.

SS

EL DIA 31 DE MAYO DE 1982 LUNES

La situación enemiga

1) El enemigo terrestre. Consolidada la captura de DWN + GG, las FFTT enemigas continuaron su avance hacia el Este, por dos avenidas:

a) Dirección Monte Kent.

b) Dirección Fitz Roy.

- En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

2) El enemigo aeronaval. Mantuvo presión con su grupo de Batalla. (mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno) principalmente sobre la BAM MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar de la pista terrestre en S.Carlos.

3) El enemigo aéreo estratégico: Desde la Isla Ascención, mediante el sistema Vulcán/Shrike, atacó nuestros radares en el archipiélago.

La situación propia

1) En el TOM: nuestras FFTT continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales, en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el area de Pto.Argentino.

- El sistema de defensa aérea continuó su heroica lucha antiaérea del área focal Pto.Argentino, con su acostumbrada eficacia. Derribaron dos aviones Harrier y evitaron la destrucción de radares ante el ataque Vulcán.

2) EL CEOPECON: Entre otros puntos acordó incrementar el abastecimiento aéreo a las Islas con medios de FAA Y ARA y se coordinaron los probables OM terrestres para el bombardeo aéreo.

Las principales acciones en el Archipiélago

- 04:30/05:40. En este período se hicieron vuelos de PAC en la zona INO, un bombardeo sobre altura BAM MLV, etc; como ataques de diversión de la operación Vulcán que se ejecutó a las 05:48 con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike, que pese a su retirada del aire (a raiz de la magistral apreciación de su operador. lerTen. FABER, de la inminencia del ataque) el radar de FAA sufre averías menores (guía de ondas + bocina).

Dice el diario de guerra del Escuadrón VYCA-MLV:

- "05:45 Atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un VULCAN) lanza dos misiles MK 21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a 15 metros de la antena y otro entre la casa de soldados y el Personal Militar y a 10/15 mts. de la OPS. consecuencias: Radar fuera de Servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batan de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruído. Casa Nro 3 del Personal Militar deteriorada. Personal S/N. Personal en la OPS 1er Ten. FABER, Alf. MERCAU, C.P. BARRIOS, C.P. ROSSET, C.1. ULRICH, C.1. EGAÑAS.

"<u>Dice el libro FAW de la RN</u>: "La misión "Black Buck 5" fue lanzada a medianoche del 30-MAY. usando el avión XM 597 (Trip. Sgdn Ldr. Mc Dougall (piloto) Alf. C.Lackman (Co-piloto) Flt.lt.Castle (Navegador-radar) y tres tripulantes más, siendo su OM el radar AN/TPS-43 F (Westinghouse) de Pto.Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcán descendió a 300 ft alrededor de 200 millas antes de Malvinas y a 20 millas antes ascendió a 16.000 ft para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la TF. Cuando el Vulcán ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones del radar AN/TPS-43F, éstas rápidamente desaparecieron, pués los argentinos pareciera que apagaron el radar.
El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcán se pusiera a tiro de la Artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fuerón lanzados aproximadamente a las 5:45 del 31-MAY y el radar cesó las transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 horas más tarde estaba operacional".

- "12:03 hs. 4/5 aviones Harrier GR 3 atacaron BAM MLV en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm. y no llegó al PAL".

- "14:30 hs. Nuevo bombardeo. Ahora en altura sobre el Aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de CORTLEY HILL y otras dos BI-755 al norte de cabecera 26.

56

Allí también se estimó un impacto de Roland sobre un avión que había alcanzado el PAL (Hermes) pero con serias averías.

NOTA: Referente a estos dos ataques p.m., dice el libro de la RN (FAW):

- "Con sólo tres GR 3 ahora disponibles, el 1 (F) Sgdn (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este 31 may, que lo dejaría (para la noche) con una sola máquina en servicio (XZ 989). Se intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley (BAM MLV) durante la mañana por parte de Tony HARPER (XV 789 armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter HARRIS (XZ 989, bombas) y John ROCHFORT (XZ 997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA (Oficial de control Aéreo adelantado)
(NR: Tres GR 3 y tripulación RAF). A las 11:30 se recibió una nueva información de que había Super Etendard en la pista de BAM MLV por lo tanto se montó urgentemente una operación. Peter SQUIRRE (XV 789) y Mark HARE (XZ 997).
(NT: 2do. empleo de los GR 3 RAF) decolaron a 11:52 para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harriers (RN) del Escuadrón 800 (XZ 496 y XZ 500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados, que los dejó F/S por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter HARRIS decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 hs. para un ataque al área de Monte USBORNE, acompañado por tres Sea Harriers del Escdn 800 (RN) (el XZ 455 y XZ 460 con bombas y el ZA 191 con LGB).
(NT. Nótese una ella cuyo jefe es RAF y los numerales RN) Era un nuevo intento de utilizar el iluminador laser (GR3) y las bombas (laser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley".

- Relato My. OLIVA: "Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, estando de turno en Operaciones, también aprecié que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras PACs en altura y ordene la Alerta Roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos daños ni bajas al estar atodos en sus puestos de combate, protegidos y la A.Aé. ejecutando la defensa".

LA FAS

840. El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos

a lograr:

1) Ataque a objetivos terrestres: Si bien sin precisión, pues no se tenía información precisa de la localización y característica de estos objetivos mnateriales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

2) Detección - ubicación de la pista: Para GR 3 que se presumía ya operaba en las inmediaciones de Pto. S. Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

3) Abastecimiento aéreo a Pto. Argentino: Y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el Puente Aéreo. Tarea que, este día, también cumplió ARA (ver párrafo).

841. Así se ejecutaron las siguientes salidas (Anexo PIV-V-3):

1) Bombarderos MK 62

a) OF 1269 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17.

b) OF 1270 - 2 MK 62 -ODIN- 4 MK 17.

Tripulaciones:

CHARRUA: Cap. PASTRAN - Cap. CASADO - 1er.Ten. SPROVIERO - 1er.Ten. MORENO.

ODIN: Cap. BREDESTON - Cap. SISCO - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten. ACOSTA.

- Estas secciones depegaron desde BAM GAL a 04:10 y 04:14 respectivamente e iniciaron la navegación al objetivo: Pto. S. Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el CHARRUA 2 por haber perdido al guía (Recordar que salía de noche y con las luces apagadas). El CHARRUA 1 siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo S. Carlos y luces en el Puerto. Efectuó el lanzamiento (600 ft y 400 kt) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde Arr. 06:23 hs.
La sección ODIN llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente, escape y regreso a GAL donde arribaron a 06:29.
Ambas secciones encontraron 5 de SC y NS con lluvias fuertes, en la zona del blanco.

- Daños en carpas de helicópteros. (Libro FAW) Dice:

"A las 02:30 del 31-may, una carpa de la "Base Aguila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Camberras (del Gpo. 2) Ninguno de los Sea Kings fue dañado cuando las 4 bombas

67

explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC HARDEN (Jefe técnico) sufrió heridas faciales como resulta- do del ataque y se lo debió recuperar a Bahía AJAX y de allí al "Uganda" para ser tratado".

2) Interceptores M-III (en función de cobertura y diversión)

a) OF 1271 - 2 M-III -PITON- 2 MATRA / 530. Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. ARNAU, Desp. GAL 06:10 hs. Su objetivo era detectar en combinación con Rr MLV, los puntos o áreas de posible estacionamiento terrestre (pista) de los GR 3. Pero al encontrarse (y confirmarse por las salidas anteriores) el Rr MLV (CATA) fuera de servicio, debido al ataque de las 05:40. (Vulcan/Shrike) esta salida fue ordenada regresar apenas en el aire. Arr. GAL 06:15.

b) OF 1272 - 2 M-III -FLECHA- 2 MATRA 550. Misma trip. de OF 1271. Desp. GAL 16:19, llegó con idéntica intención al TOM alrrededor de 17:10 hs., FL 280 pero no puede enlazar con Radar MLV (se encontraba F/S), a pesar de estar, este radar, apercibido. Regresaron S/N a GAL 17:52.

3) Exploración y Reconocimiento

a) OF 2246 - 1 C-130 - TC-63 ? -SOLO- Trip. (Vcom. DOMIN- GUEZ, My. BERNARDI) a Pto. R 50 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W, etc. (Anexo OF), Desp. CRV 07:00 (ampliar informe) Arr. CRV 15:30.

b) OF 2250 - LR 35 -TORO- Trip. Cap. GONZALEZ, Ten. FELICE, a zona "R". Desp. GRA 12:50. Arr. GRA 15:30 Ampliar.

c) OF 2251 - LR 35 -PELO- Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE, a zona "V". Desp. GRA 13:35. Arr. ?.

d) OF 132 - 1 Ts-60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 09:30. Arr. SCZ 12:00 S/N.

e) OF 133 - 1 TS 60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 15:00. Arr. SCZ 18:00 S/N.

4) Transporte Aéreo

a) TC 64 - C-130 -PATO- Puente Aéreo - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Desp. CRV 16:20, Arr. MLV 19:00. Desp. MLV 19:50. Arr. CRV 23:0. Traslado elementos para Ea, ARA y FAA (Anexo manifiesto - vuelo 28).

b) ARA - F-28 - LV MAL - Desp. GRA 17:59. Arr. MLV 19:20. Desp. MLV 19:45.

c) Ojo. Hay un C-130 -TRONCO- que Arr. MLV 20:10 y Desp. MLV 20:35. Ampliar todos los detalles. TC-63 ? - Vcom. DOMINGUEZ ?.

5) E y R con C-130

- Ese día se había previsto la OF 2246 - 1 C-130 - SOLO- que debía Desp. 06:30 desde CRV y dirigirse a PA (Anexo con OF y mapa) V-B-R y regresando a CRV para efectuar interrogación radar y lograr alguna PSN de buques enemigos en el TOAS. Pero esta salida estaba condicionada a que CIC MLV E/S. Dado el ataque al radar a 05:45 se conceló esta misión.

6) El Escuadrón Helicópteros de Malvinas

- 1 CH-47 Trip. My. POSSE / 1er.Ten. BELTRAME / S.Aux. CAPRA / S.Aux. RUIZ / S.A. CANTON / C.1ro. LAVORATO / C.P. HERRERA / C.1ro. VILLARREAL - Desp. MLV 11:00 hs para transporte y reubicación de pieza de AA afectada por bomba sin explotar. Arr. MLV 11:20 hs.

58

El Día Ø1 de Junio de 1982 (MARTES)

La FAS en la primera hora

842. A las Ø3:59 despegan 3 MK 62 para AOT, en Monte Kent en 51 Grados 41 Minutos S/58 Grados 1Ø Minutos W, en cumplimiento de (Anexo PIV-V-4):

1) OF 1273-3 MK 62 HUINCA-3 MK 17-Trip. Nro 1 My. CHEVALIER, 1er Ten LOZANO; Nro 2 Cap.BERTOLDI, 1er Ten. REYES; Nro 3 Cap. GARCIA PUEBLA, 1er Ten SEGAT. En la ruta de ida y desde el Pto. 1 (51 Grados 4Ø Minutos S/58 Grados ØØ Minutos) regresó el Nro 2 (no trasvasaba el tanque ventral) y Arr. GAL Ø5:44. Los restantes continuaron, aproximaron y efectuaron el lanzamiento (Ø4:5Ø) confirmando las explosiones de ambos e iniciaron el escape. Detectados ya por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea Harrier del 8ØØ Sqdn - Ten. MC HARG (Anexo AWSA pág. 174) quien a las Ø4:55 fué detectado por MLV (R Ø3Ø a 2Ø NM). No existió comunicación CIC Ella HUINCA, en realidad CIC MLV estaba operando con radar de Ejército y no tenía comunicación con aeronaves, debido al ataque Vulcan del día anterior, así que este CIC avisó a las FAS y ésta, por medio del CIC GAL, se enlazó con el HUINCA 2 que regresaba y éste hizo de retransmisor. Eran ya las Ø5:25. En este lapso (2Ø/3Ø minutos) el FRS 1 se había acercado y perseguía a la Secc. HUINCA. Esta Ella. en lateral DWN (4 minutos después del OM, observaron un misil que venía desde abajo y a la derecha, lanzaron bengalas, tanques punta plano y realizaron viraje de escape. (Inf.posterior, hasta aquí). Aparentemente no se habían percatado que los perseguía un interceptor y las maniobras evasivas que ejecutaron sirvieron para la defensa aire-aire. Es posible también que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Art.Antiaérea estaba tirando. El hecho es que los 2 MK 62 retornaron seguros a GAL donde arribaron a las Ø6:15/17. Dice el libro FAW de la RN. pág. 2Ø2:
"El Lt. Andy McHarg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaviones (Hermes) a las Ø4:39 el Ø1-JUN para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en número de 4, aproximándose a la Isla Soledad desde el Sudoeste.
Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se apercató de la lejanía de su PAL y los aviones estaban al N de Monte Kent con rumbo norte. Se acercó hasta 4 millas de uno de ellos y lo identificó como un Camberra, en el momento en que el piloto eyecó sus tanques de punta de ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta mas corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar al PAL y fué recobrado a las Ø5:55. El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno del par del Grupo 2 Camberra que Había decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Mte.Kent".

NOTA: Estaba prevista la OF 1274-2MK 62 CHARRUA-"D" 4 MK 17-SSQ que aparentemente debía bombardear la pista de DWN a las 04:47 (hora prevista). Pero no se cumplió.

La intención de la FAS

843. Este día el Cdo FAS centraba su atención al apoyo de fuego cercano sobre las FFTT enemigas, en base a la información, no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad MK 62, en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

- Pero asimismo la FAS buscaba objetivos navales, que estimaba más redituables. Esta intención implicaba un esfuerzo mayúsculo de exploración, que localizara con precisión esos objetivos que al mismo tiempo-en caso positivo-sirviera de organismo de control aerotáctico (director de tiro) para el guiado de los caza bombarderos que se lanzarían a dicho ataque.

- Este era el criterio que, desde algunos días, empleaba la FAS, y por el cual enviaba un avión C-130 (adaptado a la exploración radar) a la zona NW de las Islas, donde se presumía operaban los buques de función piquete radar, enemigos.

- En esta tarea se encontraba el C-130 Matrícula TC-63, indicativo TIZA.

La heroica salida del TIZA-OF 2258

1) **La gloriosa tripulación:**

- Cap. MARTEL.
- Cap. KRAUSE.
- Vcom. MEISNER.
- C.P. CARDONE.
- C.P. CANTEZANO.
- S.P. LASTRA.
- S.A. ALBELOS.

2) **La OF 2258**. C-130.TIZA.E y R.

- CRV a Pto. V (50 grados 00 minutos S-61 grados 00 minutos W)-A (50 grados 48 minutos S-59 grados 39 minutos W) y CRV. (ver mapa anexo).

3) **La ejecución**

- El TIZA decoló de CRV a las 06:30, pero a poco regresó por fallas. Las hizo reparar y volvió a despegar a las 08:53. Arribó al punto V (Anexo PIV-V-5) a las 10:15 S/N y desde allí inició el recorrido triangular hacia el punto A al que arribó a las 10:25. Luego siguió a L y lo logra a las

Sa

10:35 S/N.

- Cuando se dirigía al punto B (el mas exterior de su recorrido) informó que volando a 10.000 FT (FL 100) -tal cual lo ordenado (Anexo copia 2258)- "el IFF se encendió por 10"-6"-7", se mantuvo encendido...", e informó "Estamos en emergencia". Las comunicaciones se cortaron a las 14:43 (Ojo! esto dice el informe de la FAS (Anexo), será 10:43? aquí hay algo que aclarar: hay 02:00 hs. desde el último informe, qué pasó? confirmar!!) a las 16:53 fue declarado en EGA.

4) <u>Una versión británica</u>

- Libro AWSA pág. 175 (textual) "despues del amanecer el día parecia aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentino que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Pto. Argentino.
En su vuelo de retorno (NR incorrecto), esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap. Rubén MARTEL, se asomó (ascendió) al norte del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos. "Ellos estaban tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explico el Vcom. Alberto VIANNA, quién era uno de los superiores de MARTEL; el piloto llevó a cabo la búsqueda por su propia iniciativa. (Esto no es cierto, pues cumplía una misión ordena-da).
Aunque para ese entonces, los Sea Harriers hacían poco contacto con lo aviones enemigos, patrullaban sobre las Islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.
Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar- a una 20 millas al N de la boca del estrecho- fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr. WARD y el Lt. S. THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.
Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban esca-sos de combustible, en el estrecho (San Carlos) los buques de Asalto FEARLESS e INTREPID les fue ordena-do dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga de dichos Sea Harriers. THOMAS describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velo-cidad. WARD descendió (por entre nubes) para atacar. yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 ft, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella. Luego WARD informó que tenía un

Hércules á la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 FT en vuelo recto y nivelado.
Estando escaso de combustible WARD había lanzado su misil fuera de alcance: "El misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua".
Para entonces WARD estaba mucho mas cerca y lanzó el segundo (misil), el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.
Todavía el C-130 se mantenía, entonces WARD se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró".

La búsqueda y salvamento

-.OF 2265 - LR 36A -PICHO- Vcom. de la COLINA, Com. FERRI. Desp. CRV 14:26 - B y S en zona derribo TIZA en posición 50 Grados, 28 minutos, S / 59 Grados, 55 minutos, W, avistaron una PAC a 2/3000 ft y escaparon razante Arr. CRV 17:15.

La situación meteorológica

1) Area del Continente: Sur de Patagonia y Tierra del Fuego. Un centro de alta presión situado al NO de MLV producía advección de aire húmedo sobre la costa central y Norte, con nubosidad baja y estratiforme - techos entre 100 y 300 m. lloviznas reducían la visibilidad entre 3 y 8 Km. Vientos del Sector E y NE entre 8 y 10 kt.

2) Area de Malvinas: El centro de alta presión mencionado produjo algunos bancos StC con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad 10 Kt. Orientados en horas de la tarde del sectr NO.

Los otros vuelos E y R (Fénix)

844. Este día también el Escdr FENIX ejecutó la siguiente operación E y R, OF 2262 - LR 35 -LORO- Trip. Cap. BENZA, Ten. CASADO. Desp. GRA 09:29 a la zona "V". Indicaciones: IFF LOW - 3 revoluc. Rd - Tomar tiempo RPLY. Arr. GRA 12:15. Otra más: OF 2263 -NIDO- 1 LJ - Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE. E y R en zona R. Desp. GRA 10:30. Arr. GRA 12:45.

La exploración lejana

- C-130 -TIGRE- desde PAL - Trip. Cap. VIANNA / 1er.Ten. VALLE / Ten. CERRUTI. Desp. PAL 07:20 hs.

60

Arr. PAL 21:30hs.

- B-707 -TRONCO- desde PAL - Trip. My. FONTAINE / My. CID. Desp. PAL 04:30 hs. Arr. PAL 12:10 hs.

- No hay más datos, sólo un croquis, completar.

Los cruces al archipiélago

845. TC-66 Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. ESPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PATON, C.P. PLACENCIA. Desp. CRV 02:50. Arr. MLV 06:25 - Desp. MLV 06:35. Arr. CRV 09:15 - Misión cumplida (Carga 12.300 kgs - Anexo).
ARA ese día intentó dos veces el cruce con un F-28 (LV-DIM). Desp. GRA 23:33 (del 31-may) y 17:44 (del 01-jun) sin poder arribar a MLV por TAC.

Piloto recuperado

846. También ese día fue hallado el Cap. VELAZCO, Mariano, un halcón que se había eyectado el 27-May, sobre la Gran MLV (entre Howard y Fox) y recuperado a Pto. Howard. (Ampliar detalles libro My CARBALLO)

Las heroicas acciones de los defensores en nuestras Islas Malvinas

847. El enemigo en su esquema habitual mantenía su presión bélica sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino. Al tiempo que sus Fuerzas terrestres arribaban penosamente a los cerros que lo rodeaban (Mte. Kent) para estrechar el cerco. El Grupo de Batalla Britanico (Carrier Battle Group) centraba, como de costumbre, su accionar en las PAC de defensa contraérea, en los ataques aéreos y el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres.

- Así ese día:

1) Entre 01:00/02:00 hs efectuó cañoneo naval sobre nuestras posiciones (EA) de artillería en la zona MOODY BROOK y TWO Sisters. Un observador de la ROA, el POA Nro. 10 (Quien era ?) debió abandonar su puesto porque estimaba haber sido localizado, ya que sintió los impactos muy próximos a su posición.

2) A las 07:58 (sin contar el SEA HARRIER que persiguió a los Camberra - 04:55) comenzaron a detectarse las primeras PAC, que totalizaron 48 salidas en el día.

3) A las 14:35 sobrevolaron a gran altura sobre el Aeropuerto, tres Harriers, en misión de exploración y/o ROF. Sucedió aquí un hecho ingenioso por parte de la A.Ae. de nuestro E.A.. Al comprobar que estaban fuera de su alcance (13.000 FT) el Jefe de la Ba. ROLAND (EA) (quién era ?) ordenó reducir potencia de emisión. Al detectar por su parte -los

Harriers- que volaban sobre nubes, ésta ausencia electró- nica, descendieron confiados. En esos instantes se encendió la Ba y efectuó un disparo (misil Roland) que alcanzó al GR 3 del Fl Lt (RAF) IAN MORTIMER (XZ-456) el cual se eyectó y cayó al mar. Asimismo la Ba 35 mm abrió fuego y aparente- mente averió a otro avión, sin derribarlo. Dice la versión británica (Libro FAW de la RN): "Mas tarde, alrrededor de las 14:40 el Escdn 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea Fl. Lt. MORTIMER (RAF) (NOTA: Nótese un ler.Ten. (RAF) volando en un Sea Harrier de la RN e instructor del Escdn aeronaval) en el XZ 456, había despegado del Invincible para un reconocimiento ofensivo al Sur de Puerto Argentino. Estaba a una altura de 10.000 ft y 7 millas al Sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil SA (un Roland) y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él. Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero, unos pocos segundos después desapareció debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impac- tó. Afortunadamente se eyectó S/N antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano. Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10 minu- tos) él acuatizó. alrededor de las 14:50, 5 millas al Sur de Pto. Argentino y abordó su dinghy.

Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su SARBE en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argen- tinos.

Su transmisión fue escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escdr. 820 (del Invincible) partió en su búsqueda. En su transmisión inicial, Mortimer había infor- mado su posición estimada. Poco después vio un avión argen- tino bimotor (posiblemente un Pucará) y un Chinook explo- rando un área (a 5 millas del oeste de él), donde habían caído los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicóptero luego lo sobrevolaron sin ver su dinghy, aparentemente y se retiraron hacia Pto.Argentino. Todo lo que Mortimer podía hacer estonces era esperar que lo rescataran los británicos...y tuvo que esperar bastante."

- Relato My. OLIVA: "Lo mencionado en este punto me hace recordar de otro hecho similar (lamentablemente no recuerdo con precisión la fecha): Como vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificul- tades al ENO o para aengañarlo y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brigadier CASTELLANOS que la mimetizáramos o simu- láramos su destrucción de alguna manera. El Briga- dier pensó que era complicado y no me respondió ni

61

si ni no, así que ppasados unos días, decidí que había que hacerlo, ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados, por lo tanto hablé con el Vcom. Raúl MAIORANO (quién luego de ser relevado por el Comodoro VINALS, se quedó voluntariamente) y Comodoro VINALS, a cargo del Grupo de Construcciones en MLV y les expliqué la idea y para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la pista. Por supuesto la espera no fue larga y el Grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc. Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vcom. MAIORANO que "habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían creído que la pista estaba F/S".

4) A las 14:50 la BAM MLV ordenó eldespegue de un helo C-47 (B y S) para el rescate del británico. Trás él decoló una sección de IA-58.

- Nro 1 A-514 - Cap. BENITEZ.
- Nro 2 1er Ten. MICHELOUD

(Anexo relato 1er Ten. MICHELOUD coincidente en un todo con el relato británico).
Durante el despegue, el Cap. BENITEZ quedo' sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones (Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA) sin afectar al personal. El Nro 2 alcanzó a despegar.
Helicóptero y Pucará restantes en vuelo, comenzaron búsqueda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba. Arr MLV 15:30.

- Relato S.A. ALVAREZ: "Aproximadamente a las 15:00 hs. del 01-jun-82, una PAC inglesa fué alcanzada por un misil sobre Puerto Argentino, uno de los aviones estalló en el aire, el otro entró en "tirabuzón" alcanzando a eyectarse su piloto, abriéndose su paracaídas en forma normal. Esta acción fué presenciada por la tripulación del CH-43 H-93 (Piloto My. POSE, Copiloto 1er.Ten. BELTRAME, Mecánico S.Aux. WHITE y Operador S.Aux. ALVAREZ), el My. POSE ordenó nuestro desplazamiento inmediato adel lugar donde nos hallabamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fubtobal, cercana al hospital inglés. Allí se encontraban unos 8 Ø 10 helicópteros del E.A. con sus tripulaciones. Una vez en el lugar pusimos en marcha el "Chinook" y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde por altura vimos desaparacer el piloto inglés en su paracaídas. Este hacia su aproximalción hacia el agua mientras se alejaba mar

adentro, por efectos del viento, pudiéndose observar que su descenso no era normal, dada la posición de sus brazos, colgando hacia abajo. Una vez sobre la playa tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua, la búsqueda se efectuó en forma de patrón bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 a 12 millas de la costa) duración del vuelo 45 minutos aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc.) sobre la superficie del mar, deduciendose que el mismo al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrándolo el velamen hacia el fondo del mar».

5) A las 17:00 hs, el Jefe de una Bateria Antiaérea SUPERFEDERMAUS de la FAA (quien ?) ordenó el traslado de una pieza 35 mm con el helicóptero Chinook (H-91) y mientras ésta se realizaba, hubo una alarma roja. Razón por la cual se aceleró el traslado a la nueva posición. El crepúsculo (y los nervios) conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado (Anexo - Anécdota Nro. 1)

6) Entre las 23:35/00:10 hs. Comenzó el cañoneo naval sobre BAM MLV y Moody Brook. 16 impactos sobre el AD, el que se mantuvo incólume.

En otra región de nuestra Isla Soledad

848. El My. TOMBA (Anexo Inf. My. TOMBA) que se encontraba prisionero en un frigorífico de San Carlos, junto a otros oficiales de FA, EA y ARA, sin comida, solo agua, y una manta, en una habitación donde existía una bomba de 250 Kg lanzada por el 1er Ten VELASCO, cumpliendo la O.F. 1247 con el indicativo «Truco», el día 27 de mayo, que no explotó; fue trasladado ese día en helicóptero a la ex-BAM Cóndor para que informara si las Napalm allí almacenadas estaban armadas, cosa que no hizo aduciendo desconocimiento.

849. Tuvo oportunidad, sin embargo de observar, con tristeza, el resto del armamento capturado por el enemigo. (ver informe).

62

El Día 02 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La meteorología

850. Ese día, las malas condiciones meteorológicas en el archipiélago - (Anexo QAMs Pto. Argentino) con niebla todo el día y techos SC 200/100/300, impidieron toda operación de ataque aéreo.

El accionar enemigo

1) Sus operaciones terrestres

a) Continuó el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy (ocupa Estancia House) y Swan Inlet. (posiciones en Mte. Kent).

b) Inició fuego de artillería desde falda W Mte. Kent, sobre las posiciones de la defensa terrestre argentina.

c) Helidesembarcó mortero en Bahía Elefante (00:25) desde donde bombardeó nuestra Ba. Aeronaval Calderón, hasta 02:15.

d) Fuego desde helicópteros sobre nuestros POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres. (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA, S/C 63 ZEM) Llegaron a Pto. Argentino el día 05-jun.

2) Sus operaciones aeronavales

a) Cañoneo naval sobre zona AD MLV y Two Sisters durante la medianoche (1/2 JUN) finalizó 02:58. No se repitió durante el día.

b) La operación de PAC fué llamativamente reducida este día a 8 salidas PAC, en sección, que se iniciaron 08:55 y sobrevolaron el área del Estrecho San Carlos. Hubo indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre) (10:35).

La escasa actividad de la FAS

851. Ese día, debido a las malas condiciones meteorológicas en nuestras Islas, la FAS no ejecutó operaciones de ataque reales. Solamente de diversión y otras de Exploración y Reconocimiento (Anexo PIV-V-6).

1) El Escuadrón "FENIX": Aparte de muchos vuelos de transporte en el continente, realizó las siguientes salidas de diversión (de entre DIEZ (10) planificadas):

a) OF 2272 - LR 35 -LORO- Diversión - Trip. Cap. JURI, Ten. CABALLERO. Desp. CRV 15:35 a 200 NM SJU a Pto. C FL 320 (50.40 S/62.07 W) descenso y Pto D (50.47 S/61.36 W)

ascenso y (51.20 S/61.30 W) Arr. CRV 17.32. Estuvo en enlace con MLV entre 16.30/45.

b) OF 2273 - LR 35 -PERRO- Diversión - Trip. 1er.Ten. WI-LLIAMS, Cap. DESPIERRE. Desp. CRV 15:35 a 20 NM SJU a Pto A (50.31 S /62.00 W) FL 300 y descenso a Pto B (50.30 S/61.30 W) ascenso y (51.30 S/61.30) W Arr. CRV 17:49.

2) La Exploración y Reconocimiento Estratégico

- No hay datos. Aunque existe un mensaje del CAE al Grupo Exploración de PAL que ordenó "Detectar" y "Atacar" buque inglés. (?) Ampliar.

3) La Exploración Focal

- Desde la BAM SCZ se cumplieron los rutinarios vuelos de UN (1) TS-60 (Tripulaciones ?) PLATINO I - entre 09/1200 hs y PLATINO II - entre 15/1800 hs.

Un Cruce de ARA

852. Un (1) F-28 de ARA cumplió un cruce a la BAM MLV (desde GRA) con condiciones meteorológicas realmente adversas en el Archipiélago; fue el LV-DIM que desp. GRA 18:42, Arr. MLV 20:10 Desp. MLV 20:27. Para este horario el QAM MLV era: VV 1.000 mts - niebla - 6 NS ST 300 - 6/6 - Viento calmo. Además, durante su aproximación a MLV aparentemente fue perseguido por dos (2) misiles SA. (Anexo Informe Comodoro MENDIBERRY - Hoja 3).
A las 22:30 el Vcom. GILOBERT preguntó desde MLV si se estaban enviando aviones a MLV y solicitó que en caso afirmativo se ordenara su regreso.

El Buque "BAHIA PARAISO"

853. Ese día, en coordinación con ARA, se dispuso que el buque hospital ARA "Bahía Paraiso" que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó 08:45) transportando heridos, recorriera el área del derribo del C-130 TIZA, (Ampliar, existe algún informe poste-rior o comunicación de ARA a este respecto ?).

- Hay informe de Oficial de enlace FAA en ARA que dice:

1) Buque estimó llegar zona EGA a las 18:00 hs (de noche).

2) Informó CON que buque inglés "SIR HERALD" colabora en búsqueda.

63

El Día 03 de Junio de 1982 (JUEVES)

La meteorología

854. Continuó el mal tiempo en el archipiélago. La visibilidad escasa variando con situaciones de niebla, llovizna, bruma. Viento calmo y la temperatura 4/6 Grados nivelada al punto de rocío. Techos cubiertos (SC) no mayores de 300 mts. (Anexo QAM Pto. Argentino) (Averiguar la meteorología en el continente).

El Enemigo

- Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

1) Consolidación y refuerzos a sus avanzadas terrestres en el cerco a la defensa de Pto. Argentino. En el área de Mte. Kent se produjeron contactos con patrullas argentinas. Se perdió contacto con dos soldados EA y se estimaron bajas enemigas (10/12 hombres - Anexo informe Com. Mendiberry).

2) Escasos ataques navales (fuego naval) en el archipiélago. Principalmente sobre Pto. FOX (0250/0345) y Pto. Howard (23:35/040020) Algunos duelos de artillería, ambos bandos, en zona Mte. Kent, Challenger y Two Sisters. (A las 23:00 nuestros defensores intentaron disparar, desde nuestra costa, un proyectil EXOCET contra blanco naval, falló su mecanismo de disparo).

3) No hubo actividad de la aviación embarcada inglesa. Sin embargo se ejecutó una misión estratégica con un VULCAN (de Ascención Island), portando misiles shrike (US Navy) que fue detectado por nuestros radares a las 06:08 a velocidad 360 Kt. Descubierta su intención anti radar, fueron cortadas todas las emisiones propias. El Vulcan se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 ft. Fué repelido con A.Ae. visual. a las 06:30 el sistema Sky Guard (del EA) encendió su central de tiro, fué detectado por el incursor quien lanzó 2 shrikes, uno de los cuales impactó en su central de tiro matando al Ten. (EA) DACHARY, S.1ro. BLANCO y a los Soldados (c/62) (EA) DIARTE Y LLAMAS. A las 06:40 el POA 2 informó que el VULCAN se alejaba por el NE. Se encendieron los radares y comprobaron su alejamiento por 33 Grados - FL 400 - V 250 Kt. El Vulcan, comandado por el Sqdn Ldr NEIL Mc DOUGALL, posteriormente se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto El Galeao de Río de Janeiro, Brasil.

- Relato My. OLIVA: "Allí también se hizo presente el Comodoro MENDIBERRI, luego del ataque, para cumplir entre otras tareas la de investivación del armamento empleado por el ENO. Esto lo cumplía rigurosamente, con gran riesgo de su vida, ya que, no sólo "circulaba" por todos lados, sino que en donde había bombas sin explotar, allí estaba él".

4) Se detectaron (por parte de nuestro COE) dos sistemas de desembarco al norte de la boca del Estrecho de San Carlos (Anexo PIV-V-7 - Ploteo 032300 Jun 82).

La FAS

855. Nuevamente ese día no se realizaron operaciones aéreas de ataque por parte de la FAS, sólo de E y R (Lejana y focal) y se intentó un nuevo cruce.

1) Las operaciones aéreas de E y R

a) Lejana: un B-707 en zona Atlántico meridional (Anexo Mapa con ruta) desde PAL. (Incluir resto de datos).

b) Focal:

- OF 1301 - 3 IA 58 - Trip. ? -POKER- Desp. SCZ 15:30 Arr. SCZ 17:00. Resultado ?, Informe misión ?.

- OF 1299 - 31A 58 - Trip. ? -FIERRO- Desp. SCZ 14:00 Arr. SCZ 15:30, Resultado ?, Informe misión ?.

- de rutina 1TS60
"PLATINO I- Trip. ?, Area ?, desde SCZ Desp. 09:30 Arr. 12:00, Resultado, etc. ?."
"PLATINO II- Trip. ? etc. ?, desde SCZ Desp. 15:00 Arr. 18:00.

El Escuadrón Fénix

856. Ese día el Escdn Fénix cumplió las siguientes salidas:

1) OF 2283 -35A- PUA - Trip. Cap. PANE, Cap. VELAZCO a zona V, Desp. GRA 11:24 Arr. GRA 13:10.

2) OF 2284 -35A- PANCHO- Trip. Cap. JURI, Cap. HERRERA a zona R Desp. GRA 11:38, Arr. GRA 13:50.

El Cruce

- TC-65 - C-130 - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Indicativo PATO, Desp. CRV 17:40, Arr. CRV 20:30. No Arr. MLV por TAC. Ampliar. Mención dos Suboficiales Mayores retirados, posterior al derribo del T21A el 01-jun. - Honor y Gloria

6n

El Dia 04 de Junio de 1982 (VIERNES)

La meteorología

857. – En el Continente: Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo, hasta el mediodía, en la zona Centro y Norte, nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N/NE moderados a fuertes con intensidad 20/40 Kt. A partir del mediodía las ráfagas hasta 45 Kt y se mantuvo la nubosidad.

858. – Area de Malvinas: Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto, poca visibilidad, techos 200/600 con vientos sector NE 20/45 Kt. (Anexo con QAM INO de 01/23 hs.).

Los Pucará de la BAM MLV

859. En una salida predispuesta (el día anterior) concertada con EA despegaron, desde BAM MLV, con las primeras luces, tres heroicos PUCARA, piloteados por:

– Nro. 1 – 1er.Ten. MICHELOUD – Matr. AV A–536.

– Nro. 2 – Ten. MORALES – Matr. AV. A–515.

– Nro. 3 – 1er.Ten. AYERDI – ID A–527.

(Anexo Inf. 1er.Ten. MICHELOUD y AYERDI)

– "El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera norte del Mte. Kent. A pesar del mal tiempo (Ver QAM 0700) y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del Nro. 1 y 2) y del Nro. 3 (puente de madera) a quien no le funcionó su armamento, regresando este último con 3 impactos (armas livianas) en su fuselaje. (Esta fue una misión típica de AAD predispuesto. Debiera seleccionársela, ampliar detalles de la planificación y otros y tomársela como modelo de aerocooperación).

C–130 en E y R estratégico

860. A las 06:30 Desp. PAL el C–130 –TIGRE– TC–68 Trip. Vcom. VIANNA / My. VALLE / Cap. CERRUTTI / Subof. RAZZINI – NAZZARI, en E y R OF ETA 17:45 Atlántico Meridional. Arr. PAL 19:30 hs.

El enemigo

861. Sigue consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a Pto. INO. Ahora ocupa posiciones en la zona FITZ ROY, trasladando en helicópteros tropas de DWN y San Carlos. A causa del ataque al PAL "Invincible", el mando anfibio modificó sus planes

que prevelan el asalto directo a esta zona (Fitz Roy) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI5 (Gen. Tony WILSON). Pero el grueso de la División (Guardias Ga- leses/Escoceses) no alcanzaba a ser helitransportado en tiempo, por ello decidieron su transporte marítimo por la zona norte de la Isla Soledad con las consecuencias que hicieron crisis el 08 de junio.

862. Un POA (el Nro. 7 Alf. EGURZA, Alf. GAZZO y Soldados SOSA y VACA) contabilizó (el día 03 y noche 04), 30 vuelos de Sea King y 6 de CH-47 en dirección a Fitz Roy. (Anexo PIV-II-37 - Inf. Com. MENDIBERRY).

863. Por lo demás el enemigo no efectuó fuego naval ni ata- ques aéreos contra nuestras posiciones terrestres, ese día.

La FAS

864. Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continui- dad del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones. Se concibió, ese día, realizar bombardeo por instrumentos -guiado por radar- con el escaso material aéreo que le restaba. Seleccio- nó 2 sistemas de armas: los M-5 (con 4 BR C/SSQ y MU 12) y los MK 62 (con 5/8 MK 17 c/u) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Monte Kent (5100 S/5730 W) donde los británicos concen- traban sus unidades terrestres (infantería y artillería). El guiado final y la órden de lanzamiento serían dados por nuestro sistema VYCA en MIV (LIMON). Asimismo éste (LIMON) controlaría e informaría la presencia (o amenaza) de PAC en la zona.

865. Estaba previsto que los ataques se iniciarían (Hora OM) a las 16:00 hs. (los M5) y posteriormente (16:05 y 16:07) las dos escuadrillas (3 avs c/u) de MK 62. pero estas últimas se demora- ron en su despegue por lo que se les dió nuevo horario (OM) a las 18:30 y 18:32. Así se ejecutó la planificación (Anexo PIV-V-2):

1) OF 1277 - 4M5 - PIÑA - 4 BR C/SSQ y MU 12. Tripulaciones: Vcom. VILLAR - Cap.DEMIERRE - 1er. Ten. ROMAN - 1er. Ten. MUSSO - Desp. SJU 15:09 por secciones y con FL 260 fueron guiados hasta 140 NM afuera por el radar SJU. El contacto con LIMON se realizó en frecuencia de alternativa y fueron guiados sobre tope. Entre P1 y P3 hubo que ascender a FL 360 debido al tope de nubes (Anexo diagrama recorridos P1, etc). En el P3 el radar ordenó viraje a Rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 NM del OM. Se inició la picada para BOP en secciones, lo que se hizo por instrumentos y los numerales debieron separarse porque no lograron visua- lizarse. La primera sección lanzó 8 bombas (15:45), la segunda sólo 6 (ya que 2 no salieron del Nro 3). Luego del ataque la Ella pudo reunirse s/n bajo control CIC MLV. Se estima que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

6S

NOTA: Ampliar con nómina de operadores y personal jerárquico en VYCA MLV (LIMON) que participaron en la planificación y control de estas salidas.
Los PIÑAS regresaron a SJU Arr 16:59. Al día siguiente ARA informó que Cte GT 79.2 interceptó comunicación enemiga que en el horario de este ataque, la unidad OSCAR (?) había sido atacada por aire sin daños.

2) OF 1275 - 3 MK 62 - LINCE Nro 1 con 8, Nro 3 con 5 MK 17. Tripulaciones: Cap. NOGUEIRA - My. RODEYRO - 1er Ten. BAEZA - 1er Ten. CARDO - 1er. Ten. SPROVIERO - 1er. Ten. MORENO. Dep. GAL 17:23 y se dirigen FL a MLV donde son captados por LIMON y guiados efectuando su lanzamiento S/N a órdenes del radar (sobre tope R 090 Grados) emprendieron el regreso y transcurridos 5 Min. el radar informó movimiento de PAC que luego desapareció, informó de un eco en dirección al "Lince 2" que posteriormente desapareció (se supone un misil lan- zado desde L/DWN). Se lanzaron chaff y bengalas. Regresaron S/N a GAL donde Arr individualmente 19:45; 19:49 y 19:54 (este La tripulación consideró que haría falta cobertura de MIII.

3) OF 1276 - 2 MK 62 - (previstos 3, el tercero no decola por cañería trasvase abollada). - PUMA - 5 Mk 17; Tripula- ciones: Cap. FREIJO - 1er. Ten. PAGANO - 1er. Ten. HEREDIA - 1er. Ten. GEREZ - Desp. GAL 17:24 y dirigieron a MLV con FL 310 - próximos a los LINCE - bajo control y efectuaron el lanzamiento (R 140 Grados - 300 m. espac.), idem que LINCE sin novedad.
A los 5 minutos de la salida de LIMON informó que tienen una PAC a 25 NM del PUMA 2 pero desapareció a los 18 NM, a la altura de DWN, lanzaron Chaff; luego se les informó de una situación similar para el LINCE UNO, lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL 19:43. También a uno de ellos se les plantó un GTR que, previo al Arr. fué reencen- dido las tripulaciones tambien consideraron la necesidad de cobertura M III en la zona del TO. Al día siguiente ARA informó que interceptó frecuencia enemiga que informaba a 18:30 dos vehículos destruídos por ataque aéreo.

- Relato Cap. FREIJO: "Orden Fragmentaria mutilada. Ruta de ida punto Nro. 2 debía decir S22 y sólo llegó S-2 por lo tanto ael rumbo de ataque varió 180 Grados - R Grados real correcto ordenado.
<u>Navegación ida</u>: Punto Nro. 1 Isla San José Punto Nro. 2 (58 Grados 45, mninutos, W - 51 Grados, 05 minutos, S), Nro. 3 Monte Kent Nivel ida A 310 regreso A 350 cooradinado con Lince que atacaba " minutos antes con R Grados 090 Grados - Formación abierta a 300 mts. - lanzamiento en reguero con 300 mts. entre cada bomba de forma de "cruzar" el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.
Se abombardeo lcon Doppler, coordinado y controlado por Ra (Linau) confirmanldo posición geográfica (Operador por Ra Vean SILVA). Se confirmaron explo-

siones por la luminosidad (nublado). Durante el escape se perdió el Nro. 2 por lo cual reduje velo- cidad para esperarlo. Limón informa persecusión de PAC enemiga sobre Estrecho San Carlos ante lo lcual ya formados tomamos máxima velocidad (.85 M.) - Radar informa secesivos acercamientos de PAC hasta igualar avelocidad y luego el regreso de la misma. Sobre la Isla Gran M alvinas el Ra informó otra PAC de frente por la cual se retransmitió órden de escape al Lince ya sin alcance de VHF - En el escape se tiró chaf y por aequivocación bengalas. Se visua- lizaron dos (2) misiles ya sin rumbo a la vez que radar avisó que no era PAC sin misiles.
Regreso sin novedad".

NOTA: A pesar de que estos ataques se realizaron en proximidades de nuestras FFTT, sus informes no llegaron debido a que hacían silencio radioeléctrico, pues sus emisiones eran ploteadas y atacadas por la A enemiga.

4) E y R: Referidas a sus responsabilidades, la FAS ejecutó este día las siguientes operaciones E y R:

a) Focal: Platino I y II - 1 TS60 (Trip. ?) desde SCZ (09:30/12:00 y 15:00/18:00).

b) Tácticas: Estaban previstas las siguientes del Escdn. FENIX.

- OF 2295 - LR 35A - PANCHO - GRA - Zona "L".

- OF 2296 - LR 35A - PLATA - GRA - Zona "R".

- Ambas no se ordenaron por Met.

5) Cruce frustrado: Ese día un C-130 - TC 66 se dirigió a MLV llevando valiosa carga (Exocets, Anexo manifiesto). La tripulación: Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. YARNONI. Desp. CRV 15:40 hs y encontrándose (19:30) a 10 NM de BAM MLV debió regresar por met. Arr. 21:40 hs. a CRV.
Asimismo ese día ARA tenía previsto un cruce (F 28) que no se materializó.

Otros sucesos

866. El mando naval británico indicó a nuestro buque hospi- tal ARA Ba. PARAISO, que debía dirigirse de INO a Pto. Howard y Fox para recoger heridos - que lo hiciera por la costa oriental y sud (de la Isla Soledad) lo cual demostraba su interes de velar los movimientos marítimos en la boca N del Estrecho San Carlos, donde - se suponía - Llevaba a cabo el desembarco transitorio Br. I 5 (Wilson).
Al atardecer, un vehículo blindado a rueda enemigo, acompañado por una motocicleta abrió fuego sobre patrulla propia en zona

66

LITTLE WEATHER (51 grados 45 S/58 grados 14 W).

El día 05-JUN-82 (SABADO)

La meteorología

867. Un centro de baja presión ubicado al NO de Pto. Montt se desplazaba hacia el SE produciendo una profunda vaguada en la zona continental argentina.

1) Sta. Cruz, Chubut y T. del Fuego: Vientos moderados, 15/25 Kt., del O rotando al NO. Cubierto, AC y AS que engrosaron durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones por la tarde.

2) Zona Malvinas: El desplazamiento de este centro B produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas, las cuales se encontraban -en las primeras horas- cubiertas con ST entre 100 y 300 m., con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Kms. A partir del medio día rápido mejoramiento rotando el viento hacia el O, intensidad 10/20 Kt y visibilidad 10/12 Kms., con cielo claro y poco nuboso. (Anexo QAM).

La FAS

868. La inquietud principal para el Cdo. FAS, era encontrar blancos rentables, especialmente objetivos navales, donde descargar, sus ya escasos medios disponibles.

869. Al mismo tiempo preveía emplear sus bombarderos livianos, MK 62, en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencida de que estos ataques no cumplían requisitos de aceptabilidad, debido a la poca precisión de la ubicación de los OOMM terrestres, las características del suelo (La turba absorbía la onda explosiva) y las condiciones meteorológicas que obligaban al BOH, guiado por radar, y por ende el tremendo riesgo de la oposición antiaérea enemiga. Pero lo intentaba, consciente del alto valor moral (y sicológico) que para nuestras tropas terrestres significaban estos ataques. Además la oposición antiaérea recibida orientaría posteriores salidas ROF (Anexo PIV-V-9).

1) Ataques nocturnos a áreas terrestres enemigas

a) OF 1278 - 2 MK 62 -PATO- 5 MK 17 - OM PC de Mte. Kent (51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W). Tripulaciones: Cap. BERTOLDI/Cap. SANCHEZ/Ten. GONZALEZ/Cap. HERNANDEZ. Desp. GAL 04:53 y se dirigieron hacia las Islas. Próximos a llegar al nivelado (FL 200) unas 50 NM antes de la Isla San José (coord.) el guía ordenó al numeral abrirse a 50 m. (Hora ?) En ésta situación el numeral le informó que veía 2 luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha (al rumbo 170 Grados) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente hacia

67

la derecha y se dirigieron a GAL eyectando las cargas externas. Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV sin conseguirlo. Finalizando el viraje de retor- no observaron un resplandor similar a explosión de mi- sil. El Nro. 2 pudo lanzar solo bombas externas y ate- rrizó con las del portabombas central. La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones. Arr. S/N a GAL 06:10.

b) OF 1279 - 2 MK 62 -GAUCHO- 5 MK 17 con 55Q y MU 12 - OM idem anterior. Tripulaciones: Cap. BREDESTON, Cap. SIS- CO; 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. ACOSTA. Desp. GAL 04:54. Navegación de ida sin problemas. A 60 NM de Isla San José (Pto. 1) sobre radial 084 de GAL y con FL 380 en ascenso para FL 400, el guía advirtió que se le aproxi- maba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el Nro. 2). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el Nro. 2 entró en el chorro del uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 ft. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, de 080 Grados a 270 Grados, el guía sintió una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión de misil). El numeral también advirtió una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje (quedando en R Grados 160 Grados por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vió dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral (que estaba a inferior nivel). Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL. El Nro. 1 aterri- za S/N, mientras que el 2 aparentemente llegó al toque con mayor velocidad , las alas desniveladas, a lo que se sumó el fuerte viento de costado, lo que provocó que en la carrera de aterrizaje, se le introdujera paulatina- mente la rueda derecha del Canberra y se saliera de pista. Eran las 06:23 Hs.

- No habían podido llegar al OM. pero habían producido el despegue de una PAC (05:49) y daban indicios de ON en proximidades de Isla San José. Al respecto dice el libro FAW de la RN:

"Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 cuando Lt C. CANTAN (RN) despegó (del INVINCIBLE) para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto. Stanley por la "Exeter". Desafortunadamente nada fue hallado y CANTAN retornó al PAL y lo halló completamente in- merso en niebla. En su primera aproximación contro- lada al Portaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada. Intentó una se- gunda (y final) pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estaciona-

rio" a 200 ft del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el PAL. Manteniéndose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, Nadie en el PAL había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló solo 150 lt remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)"

NOTA: Informaciones post-conflicto revelan que estas salidas nocturnas MK 62 provocaron la operación "CAMBELOW" que consistió en que (los días 06 y 07 JUN) el PAL "INVINCIBLE" y la Fragata "BRILLIANT" se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en una posición 100 NM de la costa W de la Gran Malvina con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

2) El Reconocimiento Ofensivo

- El Cdo. FAS planificó las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde -presumían- estaba alguna unidad naval que atacó a los MK 62. (Según libro FAW (RN) al "Exeter" estaba en PSN justo al N del Estrecho San Carlos).

3) Salidas de ROF

a) OF 1280 - 3 M5 -FIERRO- CÑ - ROF al N Estrecho San Carlos FL 300 - hasta 100 NM FL 10 y regreso C/40 RAS. Sin órgano control. Tripulaciones: My. N. MARTINEZ, Cap. MORENO, Cap. ROBLES. Desp. GRA 14:01 - Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del radar GRA y 100 NM antes de la boca N del Estrecho (14:46) descendieron a FL 10, recorrieron esa zona (en busca del buque misilístico) sin encontrar ningún OM, arribados al punto de regreso lo hicieron, rasante, arribando a GRA 15:37.

b) OF 2303 - BS 125 -RAYO 129.3 - 128.3 - Tripulación: Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT My. MEDINA, Cap. WALTER. desde CRV Desp. 14:15 a 51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, W - FL 100. En ésa zona debía controlar las escuadrillas PUÑO y NENE que saldrían a continuación (Conseguir de esta salida el informe misión OCAT).

c) OF 1281 - 3-A4B -PUÑO- "C" 3 BR - ROF en Ba. San Julián Piquete radar o misilístico. (Tanto esta salida como la siguiente -NENE- debían mantener silencio de radio en su ruta y ROF, Máximo razante y compatible con autonomía y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT en caso positivo y si no a 100 NM después de iniciado el regreso). Los Pilotos eran 1er.Ten. BERRIER C-221, Ten. GELARDI C-226, Ten. CERVERA C-228. Desp. 14:30, que además iban acompañados hasta P. inicial por un Reserva - 1er.Ten. BOLZAN C-214 (quien desde allí

68

regreso S/N Arr. GAL 16:Ø8). Arribaron a la zona ROF - Ba. San Julián - y la recorrieron razante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar la presa. Regresan Arr. a las 17:ØØ. (No está claro quien era el reserva y quién volvió).

d) OF 1283 -NENE- 3 M-5 - 3x13ØØ lts - 2 BRP - ROF en Bahía 9 de Julio - Buque radar / misilístico. Bajo control OCAT - RAYO -. Trip. Cap. MAFFEIS, Cap. DEMIERRE, 1er-.Ten. MUSSO. Desp. SJU 14:44 y navegaron bajo control OCAT RAYO hasta 14Ø NM.- a 2Ø NM de las Islas Salvajes entraron en razante y desde esas Islas con rumbo 12Ø grados, recorrieron Ba. 9 de Julio pasando por Punta Navidad, Punta Norte y próximos a Pt. Escarpada, inicia-ron viraje izquierdo para recorrer Ba. San Francisco de Paula y regresar a Islas Salvajes (15:3Ø hs), desde allí retornaron, lanzando las bombas (no explotan las de 1 y 3). Tampoco detectaron buques, PAC ni personal. Arr. SJU 16:19.

- Estaban previstas 2 escuadrillas más (3 avs) de A4B (CIELO-NEGRO) las que fueron canceladas dado la poca redituabilidad de las anteriores.

4) <u>Los Cruces a BAM MLV</u>

- Ese día el G1T logró concretar dos valiosos cruces al archipiélago, que entre sus cargas (28.ØØØ Kgs en el vuelo de ida) llevaban 4 Exocet S-S con sus respectivos trailers, tambores de nafta y munición para cañones 155 (Anexo . Manifiesto de cargas - SOTA).

a) C-13Ø - TC 66 -MARTE- Desp. CRV 14:2Ø Arr. MLV 18:15 Desp. MLV 18:4Ø Arr. CRV 21:3Ø. Trip. Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. MARNONI.

b) C-13Ø - TC 65 -ARIES- Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. LOPEZ, Subof. SEGOVIA, CONTICIANI, TULIAN y PUIG. Desp. CRV 16:3Ø hs. Arr. MLV 2Ø:21; Desp. MLV 2Ø:35, Arr. CRV 23:1Ø hs

c) Estuvo también previsto un cruce F-28 (ARA) que no se cumplió.

d) Otros 2 MC 33 (ARA) regresaron desde MLV a GRA (TITI).

5) <u>Vuelos de traslado, dentro del despliegue</u>

- Se ordenó el traslado de los MK 62 Arr. en GAL (Ellas PATO y GAUCHO) a TRE a efectos de su empleo sobre atlántico en misión estratégica.
En éste mismo contexto, hubo Mje. de FAS a CSFAA

solicitando asignación bajo su comando operacional de 2 B 707 para exploración lejana.

6) El Escdn Fénix

- Estaban previstas dos salidas de Exploración en las zonas R y L desde GRA (OF 2295 y 2296) pero fueron canceladas. Sólo se cumplió la salida OCAT-RETRANS-MISOR-RAYO (OF 2303).

7) Expl. lejana

- Se ejecutó por parte de un B-707 TC-91. Trip. My. BUIRA, Vcom. RITONDALE (Anexo) S/N mientras se mante-nía en alerta, en PAL, un C-130 (TC-68). Desp. EZE 05:50 hs. Arr. PAL 17:10 hs.

Los sucesos en nuestras Malvinas

870. La FAS, informaba al CAE, al finalizar ése día, la siguiente situación del enemigo:

a) Respecto a la Actividad Aérea:

- A las 05:45 radar MLV detectó un Harrier en radial 145-47 NM patrullando zona Mte. Kent. (Horario en que el día anterior atacaron nuestros MK 62 y más tarde los 3 Pucará).
Actividad de PAC desde 08:17 hasta 17:05. A las 16:46 fué bombardeada y Amt. nuestra Base Aeronaval Calderón (3 GR3).

b) Respecto a la Actividad Terrestre:

- Se observaron movimientos del ENO desde la zona de DWN hacia puente Fitz Roy y desarrollo de trabajos en esa área. El ENO fue sometido al fuego de arti-llería propia (10.5) en sus posiciones de Monte WALL.
Ese día a las 24 hs. nuestras FFTT recibieron fuego naval sobre Mte. HARRIET y en las posiciones del BIM 5.
Además los integrantes del Puesto de Observadores del Aire Nro. 8, (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA y SC/63 ZEM) llegaron a Pto. Argentino, (CIC) luego de haber caminado 46 kms en 3 días. (ver día 02-jun). Trasla-dados al Hospital INO.

c) Respecto a la Actividad Naval:

- La Task Force continuó en posiciones ENE de las Islas, desplazando unidades durante el día hasta cercanías de Pto. Argentino y otros en piquete ra-dar.
Asimismo, ése día (04:30) el Ba. Paraíso, frente a

6a

Pto. Howard, recibió del buque Hospital Británico UGANDA, a 47 argentinos.

d) Apreciación de la FAS

4 (Textual del Mje. GHO 052247) "Pronóstico Meteoro-lógico preveería desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa continental penalizando operaciones aéreas. Este Hecho, más elementos de apreciaciones anteriores indicarían que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Puerto Argentino. BT".
Sin embargo la misma FAS, tres días mas tarde, tendría oportunidad de atacar (Bahía Agradable) y retrasar aún más esta predicción.

El día 06 de Junio de 1982 (DOMINGO)

La meteorología

871. En Malvinas el día transcurre lloviendo, con 8/8 St y NS entre 100 y 300 m., visibilidad de 5 Km. en las primeras horas reduciéndose a 1,5 Km. a las 19:00 hs. - Vientos moderados a fuertes. - Esta situación impedía toda operación de ataque aéreo sobre objetivos terrestres o navales en el archipiélago.

La FAS

872. Ante la imposibilidad de ataques en el archipiélago, el Cdo. FAS, vuelca su atención a la interdicción estratégica:

1) Desplegaron 4 MK 62 de TRE a BAM MDP

- con la tarea AON - Transportes a confirmar según E y R - RANQUEL, para el día siguiente. OF 1285. Con el mismo propósito envió (OF 2307) un HS 125 del Escdn Fénix que Desp. CRV a 14:50. Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT: Vcom. PEREYRA. Los MK 62 Desp. TRE 14:15 con el indicativo -NEGRO-. Arr. MDP Hora.
Simultáneamente coordinó con el CAE la operación E y R de los dos B-707 requeridos Buque 1 y Buque 2.
Ese día los B-707 efectuaron E y R desde 0520/0600 hasta las 18:16 en que Arr. a PAL S/N.

2) Efectuó una salida de diversión el Escuadrón FENIX:

- OF 2308 LR 35 NIDO GRA-X-GRA FL 400 Tripulación: Cap. JURI, Ten. HERRERA. Desp. GRA 16:32 - A 52 Grados, 30 minutos S, 61 Grados, 00 minutos W. - No hizo enlace con MLV debido a que Rr F/S por viento (50 KT). Arr. GRA 17:35.

3) Canceló

- Una salida de M-5 -POTRO- prevista para ROF por met.

4) Efectuó dos salidas E y R

- Costera, con PLATINO I - T 60 (Trip. ?), desde SCZ 09:30 a 12:00 y otra similar de 15 a 18 hs. S/N. Tripulaciones. OF 144/5.

5) Evacuación sanitaria

- Por OF 2533 destacó 2 Helicópteros S6IN (Tripulaciones ?) Indicativos LV-CCL y LV-OMG, para evacuación sanitaria desde el Buque Hospital ARA Bahía Paraíso, que atracó Pta. QUILLA ., a las....
Nuestros helicópteros operaron desde las 22:09 hs. de ése día hasta las 04:14 del 07 Jun, evacuando 131

Pax (heridos) de Ejército, ARA y FAA. Desde qué Base salieron estos helos ?, SCZ ?. Sólo quedaron 18 heridos a bordo por estar graves.

La actividad enemiga

1) Cañoneo naval sobre nuestras posiciones:

a) De 02:00 a 02:45 cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres propias en la defensa de Pto Argentino, - (BIM 5, Two Sisters, B Art. 4 - RI 4).

b) De 22:00 a 23:00 sobre Batería C del Gpo. Art. 3

c) De 23:30 a 00:30 Tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV. En ésta última produjo tres heridos.

2) Actividad aérea

- Fue muy escasa y se redujo a 7 PAC en las proximidades de la Flota (desde 06:20 hasta las 12:05 hs) en radiales 080/090 de Pto. Argentino.
A las 10:35 se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas BL-755 (inf. Com. Mendiberry Anexo). Impreciso y sin daños. (XZ 989 - POOK y X 133 MacLEOD operando desde pista San Carlos.

3) Actividad terrestre

- Los guardias galeses (fracciones) iniciaron un desembarco encubierto en Fitz Roy.

- Continuó el helitransporte de tropas desde DWN a Fitz Roy.

Las Fuerzas propias en el Archipiélago

1) Las Fuerzas Terrestres

- Entre 10/11 hs. Efectivos del RI 4 con elementos de Ing. I M, se adelantaron para completar campos minados (zona ?) y fueron atacados por patrulla británica (3 muertos y 5 heridos).

2) Las unidades del componente aéreo

- En la BAM MLV, continuó la defensa pasiva, contra el cañoneo naval (3 heridos). Los pilotos de Pucará mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer, quedando personal de mecánicos, de acuerdo a los aviones en servicio, durante la noche en el mismo.

El resto se dirigía a dormir en el alojamiento en la ciudad (Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA).
El Escdn VYCA cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento (arrachado hasta 5Ø KT) que obligó suspender la emisión radar entre 16:5Ø y 18:3Ø hs.

71

El Día 07 de Junio de 1982 (LUNES)

La situación

1) Aérea propia

- La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda (E y R, GOE, VYCA MLV) no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra este objetivo.
El enemigo terrestre, en movimiento, bien mimetizado y dispersado, tampoco permitía obtener objetivos materiales aceptables. Por lo tanto, todos los esfuerzos se concentraron, ese día, en la búsqueda de esa información. Al final del día comenzaron a perfilarse las intenciones anfibias del Eno en la zona Fitz Roy/Ba Agradable.
Asimismo la FAS mentenía su intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.

2) Terrestre propia

- Mantenía la defensa estática del área Pto Argentino, con algnos movimientos de Patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y reforzamiento de posiciones.

3) Del enemigo

a) Terrestre: Continuó el avance hacia las posiciones argentinas, reforzando especialmente el flanco sur (Fitz Roy-Pto.Enriqueta) por helitransporte (desde DWN/San Carlos) y débiles desembarcos en dichas costas, de fracciones de la Br I 5.

b) Aeronaval: Continuó el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba sus patrullas contraaéreas y realizaba también algunos ataques a nuestros objetivos terrestres. Los GR3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

La meteorología

1) - Area del Continente: Un centro de baja presión situado sobre Punta Arenas, produjo una serie de vaguadas que ocasionaron fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego.
Visibilidad superior a 10 Km y techos entre 600/1500 mts.

2) - Area de Malvinas: Tiempo bueno parcialmente nublado. SC quebrados, techo entre 500/800. Visibilidad superior a 10 Kms. y vientos del sector N/O de 10 a 20 Kts. En horas de

la tarde aumentó la nubosidad estratiforme y hubo lloviznas, visibilidad reducida a 5 Kms.

Las Operaciones de la FAS:

873. Con la situación descripta, las operaciones comenzaron con el Sistema del Escuadrón Fénix (Anexo PIV-V-10).

1) Reconocimiento Fotográfico y diversión:

a) OF 2309-2 LJ 35-A -IFF 6120-Recon. Fotogr.Indicativo: NARDO:

TRIPULACION: NARDO 1 P.Vcom. DE LA COLINA-My.-FALCONIER; Fot.Cap.LOTUFO, Mec. S.A. LUNA, Mec.Fot. S.AUX. MARIZZA, Matr. avión T-24.
Nro 2-P 1er.Ten.BIANCO, Ten.CASADO, 1er Ten.BONAZ, C.1. BORNICEN, Desp.CRV 08:08 y se dirigieron al punto A (51 grados 15 minutos S/60 grados 30 minutos W) a FL 400. En ese punto enlazaron con CIC MLV 09:00/09:05 en el radar MLV estaban 1er Ten. ROMERO, C.1. NIEVAS (Ver inf.-Esc.VYCA del 07-JUN-86) en este enlace hay desinteligencia con el CIC con respecto al procedimiento a seguir. Ante la demora el Nardo 1 comenzó un viraje por la izquierda y entonces el radar le ordenó que mantenga rumbo 090 grados, cambiando el guía el viraje a la derecha, en esa maniobra se alejaron unas 20 nm del punto A. Solicitaron actualización de PAC; había 2, una a 140 nm al NE y otra 190 nm al SE. En ese momento (09:06/10) el Copiloto del Nro 2 vió dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la Bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían, lo que fue informado al guía que también lo vió, por lo que comenzó un viraje a la izquierda, se confirmó la visualización con el guía e informó al radar que regresaba y éste le contestó que no había problemas con las PAC porque éstas también regresaban; entonces el guía le dijo al radar: " Es una nave que se vió en el terreno" y le dijo al Nro 2 que se quede tranquilo. Inmediatamente se escuchó decir al número 1 :"Me dierón, no hay nada que hacer"...(El Nro 2) (200/300 mts a la derecha del guía y 200 ft arriba) vió una gran bola de fuego en el guía y que la parte que quedó entera entró en tirabuzón "perdiendo todo contacto". El Nro 2 dió motor a pleno y se alejó rápidamente-eran ya las 09:13. Las coordenadas 3 min. después eran 51 grados 11 minutos S/60 grados 22 minutos W. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del Rr MLV en dos oportunidades (08:56 y 09:06 Hs).
La versión inglesa (Libro AWSA-Ethell y Price): "Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo ahora el destructor HMS EXETER era uno de los buques cubriendo el Estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par

72

de misiles". Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y finalmente dice:
"Rodolfo De la Colina, fue a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con 5 hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island" (Isla Borbón).
El Nardo 2 Arr en CRV 10:43 - El Escdr. Fénix - con su jefe al frente - entraba en la historia de las unidades heroi- cas de la FAA.

b) OF 2310 - 2 LR-35A - IFF 6116 - Diversión - Indicativo PILA - Trip. (1) My. VELAZCO, Cap. PANE - (2) Cap. JURI, 1er.Ten. HERRERA. Desp. GRA 08:22 a punto B (51 Grados, 50 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) hicieron poco enlace con CIC MLV, más escucharon de los sucesos con el NARDO y regresaron S/N a GRA, Arr. 09:47. Figuran en los enlaces del CIC MLV.

2) Salidas de ataque y cobertura

a) OF 1286 - 3 A-4B - POTRO - 3 BRP 12" - AON en Brazo Fitz Roy - (1) 1er.Ten. BOLZAN C-204, (2) Vcom. DUBOURG C-207; (3) 1er.Ten. SANCHEZ C-240; (R) Ten. ARRARAS C-222. Esta salida estuvo prevista sin REV, aunque desde las 08:38 estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario. Los POTROS despegaron de GAL a las 08:30 y se dirigieron al ON, 100 NM antes (08:57) regresó el reserva que Arr. en GAL 10:28. El resto continuó al ON y entró en enlace con el Rr MLV (08:45) comenzando el descenso y saliendo del lóbulo del radar (éste fue cortado debido a presunción de ataque HARRIER contra su antena). Los POTROS recorrieron la zona del ON y no encontraron blanco alguno por lo que regresaron (luego de impactar contra algunos pájaros el 1 y 3) y se diri- gieron directo a GAL donde arribaron a las 11:30. Nueva evidencia de la ausencia de blancos de que adolecía la FAS.

b) OF 1282 - 4 A-4B - TRUENO - 3 BRP 12" - (1) Cap. VARELA (2) Ten. ROCA, (3) Ten. MAYOR, (4) Alf. MORONI, (R) Alf. DELLEPIANE. Despegaron de GAL a 09:52 y se dirigieron directo al OM. Estaba previsto REV al regreso (10:46). Su tarea era BOH a FL 300 sobre área Monte Kent, bajo instrucciones del CIC MLV. Pero a las 10:05 LA FAS (My. TORALES) ordenó su cancelación por presencia estimada de fragata misilística en Brazo Fitz Roy. La escuadrilla regresó, Arr. GAL 10:59 S/N.

c) REV - 1 KC 69 - FIERRO - Vcom. CANO, Cap. HRUBICK, Vcom. SERVATICO. Desp. GAL 09:08 y se dirigieron a PSN (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W) y

desde allí con R Grados 090 al encuentro de los Truenos cuando éstos regresaran, pero al concelarse la salida de éstos también regresó el Fierro (11:00), que Arr. GAL 11:31.

d) OF 1284 - 2 M-III - Matra Cñ -RAYO- (1) Cap. GONZALEZ, (2) My. SANCHEZ. Cobertura a Ella TRUENO, Desp. GAL 10:08 y también fue cancelada por la FAS. Debe aclararse (Ver informe Esc. VYCA) que el radar MLV en ésos momen- tos estaba cortado debido a un ataque de Harriers sobre el tanque de agua de Pto. Argentino (09:40) (a 300 m. del radar) con cañones y bombas.

e) <u>Salidas previstas adicionales</u>: Por las razones expuestas no se ordenaron las siguientes de ataque y cobertura, previstas:

- OF 1287 - 2 M-III MATON - MATRA - Cobertura Ella ALUVION desde SJU. Las tripulaciones previstas Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS.

- OF 1287 - 4 MV -ALUVION- 4 BR - SSQ - BOH - FL 300 desde SJU ?.

3) <u>Ataque a objetivos navales - Interdicción</u>

- La E y R lejana de los dos B-707 tampoco ese día localizó objetivos navales rentables (En realidad el Buque 2 ploteó un carguero en (42 Grados, 35 minu- tos, S / 48 Grados, 16 minutos W) y ARA informó que no era propio).

4) <u>Intentos de cruce a BAM MLV</u>

- Ese día la FAS lanzó dos C-130 (el TC 64 desde CRV a las 17:40 y el TC 65 desde GAL que regresó a GAL) que no pudieron aterrizar en MLV por situación tác- tica desfavorable. Debido a la presencia del Eno. en las alturas dominantes en Pto. Argentino y el incre- mento del cañoneo naval. Las llegadas y salidas de los aviones del puente aéreo se hacían cada vez más riesgosas por la posibilidad de impacto antiaéreo en la aproximación al aeropuerto.
Ese día también estaba previsto un cruce de ARA (F- 28-LV-G0M) que decoló GRA 17:12 sin poder tampoco aterrizar en BAM MLV.

5) <u>E y R cercano</u>

- Se cumplieron desde SCZ, las rutinarias explora- ciones con 1 TS 60 indicativo I (de 09:30 a 12:00) Trip. ?, y Platino II (de 15:00 a 18:00) Informe misión ?.

6) <u>Despliegue</u>

23

- La FAS ordenó que un Escdn de apoyo técnico de A4-B despliegue a SJU. y que el Escdn de apoyo de M-5 existente en SJU despliegue a GAL, en un esfuerzo de la FAS para aumentar la autonomía de estos últimos, ya que GAL está más cerca de MLV que SJU.

Los sucesos en el archipiélago

874. Fué un intenso día en el cual se notó claramente la presión enemiga por quebrar la voluntad de nuestros heroícos defensores de Pto. Argentino.

875. Al amanecer y hasta las primeras luces recibieron cañoneo naval y fuego de artillería de las posiciones terrestres enemigas (area Mte. Kent).

876. A las 05:10 aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41.

877. A las 09:40 tres Harriers atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector del RI 3. Durante prolongados períodos todas las posiciones recibieron fuego de la artillería terrestre enemiga.

878. A las 23:20 se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.

879. Es muy poco más que refugiarse y esquivar los ataques (caso del radar MLV) lo que el personal de la FAA puede hacer.

- Relato My. OLIVA: "Aún con fuego naval había tareas que realizar igualmente, así; entre bombardeo y bombardeo aprovechámos para trasladarnos desde el pueblo al Aeropuerto (y viceversa), especialmente para asistir a las tripulaciones de Hércules, actualizándoles la situación, llevar y traer corresponadencia (tan importante para mantener la moral y ánimo en ltodos los combatientes), controlar la carga recibida (que muchas veces desaparecía), colaborar en la carga y traslado de heridos, etc.
  Cuando me enteré que trasladaban al My. PIUMA (mi amigo, muy golpeado y herido por su eyección) fuí rápidamente a despedirlo y darle algunos cigarrillos para el cruce, muy a pesar de los médicos, pero lo vi tan mal que pensé que era mejor su tranquilidad, "fumando".

880. Al día siguiente se encontraron con las calles de Pto. Argentino cubiertas de hielo. Ello les dificultó su traslado a la BAM.

881. En horas de la mañana, un Harrier GR 3 sobrevoló posiciones del BIM 5 y fué aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca. Mike. Se alejó humeando.

CAPITULO IV

EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE

El Dia 08 de Junio de 1982 (MARTES)

Situación

882. El enemigo terrestre completaba su cerco sobre Pto. Argentino y solo esperaba que la Br I 5, en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades, ya listas y hostigando las defensas argentinas desde el NO y Oeste.
Para lograr este apresto, la Br I 5 (del Gen. ANTONY WILSON) debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades (guardias galeses y escoceses) en la zona de Pto. Fitz Roy, y otras hacia la misma zona helitransportadas. Ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos.
El Carrier Battle Group, había ya casi finalizado su principal tarea y se empeñaba ahora principalmente en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo (los GR 3) y en la defensa contra aérea (los FRS 1) en toda la extensión del archipiélago y el mar, donde operaba la TasK Force.

La intención de la FAS

883. Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques, dentro de lo posible logísticos o de transporte de tropas, considerándolo el más rentable, aunque no había podido, en los últimos días, ubicarlos con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

884. Aunque, mientras su EM planificaba las salidas de ataque a OM dentro del radio de acción de sus caza bombarderos y perfeccionaba todos sus medios de detección e información para lograr ubicarlos, inició las operaciones -ese día- con el complejo ataque de interdicción: (Anexo PIV-VI-1 y 2 - Diario de Guerra FAS).

Los ataques en Bahía Agradable

885. A las 10:26 Hs. el Comando FAS recibió información del CIC MLV de que había movimientos de buques en la zona de Punta Fitz Roy; serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Entonces la FAS inició, nuevamente, para asombro del mundo, una nueva y gloriosa operación que los británicos llaman "El día más negro de la flota" (Anexo PIV-VI-1).

1) Primer empleo

- Lanzó sucesivamente dos Ellas de A-4B y dos de M-5 para AON y dos más de M-5, sólo con cañones (3 x 1300), para diversión: (Anexo Gráfico libro MORO). Previo a las salidas de combate decoló el reabastecedor - PARCA - 1 KC 130 (Vcom. CANO, Cap. HRUBICK,

24

Vcom. SERVATICO) desde GAL 11:57 al PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W).

a) OF 1289 - 4 A-4B -MASTIN- 3 BR - AON. Trip. (1) 1er.Ten. FILIPPINI C-250, (2) Ten. GALVEZ C-214, (3) Ten. AUTIERO C-237, (4) Alf. GOMEZ C-230. Desp. GAL 12:20 y se diri- gieron al REV.

b) OF 1290 - 4 A-4B - DOGO - 3 BR - AON - (1) Cap. CARBA- LLO, (2) Ten RINKE, (3) 1er Ten CACHON y (4) Alf CARMO- NA. Dep. GAL 12:21 y se dirigieron al REV.

- Desde el PCRA regresaron por Tec. MASTIN 1 y 3 y el DOGO 1 ("Llévelos a la gloria"). Quedaron consti- tuidas luego del REV, dos secciones (5 a- viones)"DOGOS": (1) 1er.Ten. CACHON, (2) Alf. CARMO- NA, (3) Ten. RINKE y "MASTINES":(1) Ten. GALVEZ, (2) Alf. GOMEZ, y continuaron hacia el OM, pasaron ra- zante por la zona y vieron helicópteros y tropa, pero no buques; (13:55) al finalizar el recorrido iniciaron un viraje a la derecha y ahora sí, más el sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar (RFA): el SIR TRISTAN y SIR GALAHAD. Los DOGOS se lanzaron sobre el GALAHAD y el Nro. 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura; el DOGO 2 observó impactos direc- tos pero a él no le salieron las bombas; el Nro. 3 ratificó los impactos de CACHON y lanzó sus bombas, las que pegaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa donde gran cantidad de perso- nal y material fueronn afectados por dichas explo- siones.
Entraron acto seguido los dos MASTINES que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigie- ron al SIR TRISTAN; al frente quedó el MASTIN 2 (Alf. GOMEZ) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, (observadas por el MASTIN 1) y finalmente atacó GALVEZ que lanzó apuntando al mismo lugar, estimando haber pegado. Lograron destruir a los dos buques (uno se hundiría a poco (SIR GALAHAD) y el otro, irrecuperable, fue trasladado al museo (UK). (SIR TRISTAN). El MASTIN 2 regresó con su TER cen- tral destruído por impactos.
(Anexo: incluir todas las descripciones británicas). Los DOGO/MASTINES, aterrizaron en GALa las 15:30 sin otras novedades.

c) OF 1291 - 3 M-5 -PERRO- 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) 1er.Ten. GABARI, (3) 1er.Ten. RATTI. Desp. GRA 13:07.

- Relato 1er Ten. RATTI: Se ingresa a la Isla Soledad por el sur (I. San Jorge) la aproximación a la "Rada Agradable" se hace sobre la costa. El cruce con fragata ingresando a la Rada por el sur. Hay arti-

llería antiaérea. El No 3 visualiza un impacto (posible misil) entre No. 1 y No. 2 sobre el mar. Al No. 3 (1er Ten. RATTI) le sale solo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en filmación (desaparecida) se observan los impactos de cañones (fotos).
Al regreso había meteorología mala. El radar informa sobre persecución de PAC hasta salir de la Isla Soledad.

- Relato 1er.Ten. GABARI: " La fragata no estaba estacionada, sino que estaba ingresando a la Bahía. Al verla al Sur de nuestra posición y casi lateral a la Ella, realizamos un viraje de casi 270 Grados por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar.
Al finalizar ael viraje la Fragata había realizado 180 Grados y trataba a toda velocidad de colocarse en mar abierto.
Durante la aproximación traté de observar la matrícula de la Fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenía.
Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger).
El único avión que recibió impactos fué el mío tenía varias esquirlas (pequeñas) en el tanque externo izquierdo de combustible".

d) OF 1292 - 3 M-5 - GATO - 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. CIMATTI, (2) My. N. MARTINEZ, (3) Ten. ANTONIETTI. Desp. GRA 13:09.

- Relato Cap. CIMATTI: El día 8 de Junio de 1982 despegan dos escuadrillas (TRES) 3 M-5 Dagger cada una (PERROS y GATOS) a las 13:00 Hs con el próposito de atacar unidades navales enemigas en la zona de Bahía Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los Gatos debe regresar por parabrisas astillados por lo que quedaron los Perros con tres numerales formando a la derecha del avión LEAR y la sección Gato (Cap. D AMILCAR CIMATTI No. 1 My MARTINEZ No. 2) a la izquierda.
A 160 NM antes al OM se inició el descenso para continuar con navegación rasante en formación fluida 1000 metros entre escuadrillas. La meteorología era adversa 6/8 de cumulus con lluvias intensa. Se llegó a los puntos fijados en la navegación sin novedad y al llegar a la zona del OM se avista a nuestra derecha un buque. Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabía que muchos aviones que habían realizado virajes sobre el mar habían sido derribado por los misiles de los buques.
Enfrentamos el buque con rumbo general 160 grados;

75

primero los tres aviones de la escuadrilla "Perro" y luego los dos de la "Gato". En nuesstra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras en el cielo de los 40 mm.
Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el No. 3 (1er Ten. RATTI) que no pudo efectuar el disparo de los mismos por problema en el programador. Se voló 10 minutos rasante y luego se comenzó en ascenso a FL 320, el regreso se desarrollo sin novedad.
Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la escuadrilla "Perro".

NOTA: Ambas escuadrillas (PERRO y GATO) fueron guiadas -en la navegación de ida- por un Lear Jet (OF 1291 - My. ARQUES, Ten. FELICE - Ver Esc. Fénix de éste día). Durante la misma regresó el GATO 3 por parabrisas astillado. La meteorología en ruta: cubierto 6/8 con precipitaciones. En la zona del OM buenas condiciones. Entraron al objetivo paralelos a la costa por la desembocadura S del Estrecho San Carlos y a 90 Grados de Rada Agradable, volando sobre el mar, avistaron una Fragata tipo ROTHESAY, estacionada, casi estática en dicha rada. Iniciaron viraje a la izquierda y se encolumnaron para el ataque. Atacaron los PERROS; el Nro. 1 lanzó sus bombas que hicieron impacto en la línea de flotación. Pero los tres aviones tiraron con cañones. Apreciaron poco eficaz la defensa antiaérea de la Fragata. Inmediatamente entraron los dos GATOS, lanzando sus bombas y cañoneando, estimando haber hecho impactos.

"Hay varias versiones inglesas que acusan el ataque sobre la Fragata HMS PLYMOUTH. Pero, si bien no coinciden entre ellas respecto a los daños, sí lo hacen en cuanto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, Costa Oeste, frente a DWN; cosa que no coincide con nuestra ubicación de la Fragata atacada por PERROS y GATOS (Rada Agradable). Lo que sí está comprobado por testigos visuales propios es que esa Fragata se alejó humeando, mar adentro, de RADA AGRADABLE.

- PERROS y GATOS, Arr. 14:58 y 14:59 respectivamente en GRA sin otra novedad.

e) OF 1293 - 3 M5 -CARTA- Cañones - Diversión - Islas Salvajes. Trip. (1) Vcom. VILLAR, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJOS. Desp. SJU 13:24. despliegue Escuadrón M-5 a GAL

f) OF 1294 - 3 M5 -SOBRE- Dep. SJU: 13:25 - Cañones - Diversión - Islas Salvajes (1) 1er.Ten. MUSSO, (2) Ten. AGUIRRE, (3) Cap. MAFFEIS.

- Ambas escuadrillas se dirigieron hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa.

Llegaron a Islas Salvajes (a qué nivel ?) sin encontrar oposición contra aérea. (Enlazaron CIC ?) La meteo se presentaba con nubes bajas y lluvia en algunos sectores. Y regresaron a SJU donde Arr. 14:54 (CARTA) y 14:59 (SOBRE) sin novedad.

- Relato My. OLIVA: La primera información la recibí en Operaciones (ese día estaba de turno y el Vcom GILOBERT aún no había llegado de regreso) asíque hice confirmar la presencia de los buques en Ba. Agradable con el BIM 5, con el Regimiento que se encontraba al Sur y con nuestra ROA, antes de avisar a la FAS.
  Sugerí a la FAS que enviaran a los aviones atacando desde el Sur, para lograr mayor sorpresa.
  En el momento del ataque había una PAC muy próxima. Había una gran tensión en ese momento entre los que estábamos allí (por la presencia de la PAC); algunos me sugirieron que hiciera suspender el ataque, pero estaba tan seguro de la sorpresa, que decidí no pedir la suspensión del ataque. Mi apreciación fue correcta: El éxito de esta primera oleada fue total y realizada en las "narices de los ingleses".
  Posteriormente, condicioné la segunda oleada al factor "rápidez", para mantener la sorpresa y sabiendo que aún las tropas atacadas no habían tenido tiempo de rehacerse. Manifesté a la FAS: "Que era preferible 1 avión Ya y no 10 dentro de dos horas". Lamentablemente esto no pudo ser tenido en cuenta, quizás por la euforia del éxito del primer ataque, después de muchos días de espera para la acción o porque ya estaba planificada la segunda oleada y en ella tuvimos más pérdidas.

2) Segundo empleo

- Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados -contundentes- del mismo, la FAS ordenó un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de Playa Establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada; se había perdido ya, el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo aéreo que había reaccionado y se encontraba, con un máximo esfuerzo, patrullando esta área.
  Así salieron:

a) OF 1297 - 3 A-4B -MARTILLO- 3 BR - AON y Establecimiento Fitz Roy. Trip. 1er.Ten. BERRIER C-212, (2) Alf. VASQUEZ C-228, (3) 1er.Ten. SANCHEZ C-231. Desp. GAL 15:17.

b) OF 1296 - 3 A-4B -MAZO- 3 BR - AON y Fitz Roy. Trip. (1) 1er.Ten. BOLZAN C-204, (2) Alf. DELLEPIANE C-239, (3) Ten. ARRARAS C-226. Desp. GAL 15:23.

26

4 Ambas escuadrillas se encontraron en el REV (PARCA), en la posición Prevista FL 100.
Eran las 15:45. Previamente al REV se volvió el MARTILLO 1 por tec. (oxígeno) Arr. GAL 16:30. Posterior al REV retornó el MAZO 2 (oscilación RPM).
Quedó entonces la escuadrilla integrada por (1) 1er.Ten. BOLZAN, (2) Ten. ARRARAS, (3) 1er.Ten. SANCHEZ, (4) Alf. VAZQUEZ. Arribaron razante por la costa Sur de Isla Soledad, cruzando chubascos y sobrevolaron la zona del OM pasando al N de Pto. Fitz Roy. Recibieron nutrido fuego de A.Aé. Siguieron, vieron los buques previamente atacados (humeantes en Ba. Agradable) a su derecha, y sobrepasando los mismos iniciaron viraje a la derecha, en contacto ahora con el Radar MLV, quien les indicó que el blanco se encontraba más al O de la posición de la escuadrilla. Estaban ya sobre el agua, todavía al E de Ba. Agradable, observaron un lanchón de desembarco navegando rápidamente hacia la costa. Entonces el Nro. 3 (SANCHEZ) vió a su derecha y arriba, a 2 Sea Harriers lanzando sus misiles. Uno impactó en el Nro. 4 (Alf. VAZQUEZ) que explotó y el segundo impactó en el Nro 2 (Ten. ARRARAS) a quien se lo vió eyectarse y abrirse su paracaídas en la zona ocupada por el enemigo, pero no fue recuperado.
También el Nro. 3 observó que el Nro. 1 (1er.Ten. BOLZAN) efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón (Foxtrot 4), el que fue alcanzado y se hundió (Con 8 muertos a bordo) iniciando luego viraje por la izquierda (mar) realizando bruscas maniobras evasivas y perdió todo contacto con él. Entonces el Nro. 3 (1er.Ten. SANCHEZ) abortó su ataque y escapó (el único) de la persecución de los Harriers. Llegó al REV, con impactos de esquirlas A.Aé. y luego a GAL donde Arr. 17:41.
Quedaban para siempre 3 halcones, centinelas eternos, en nuestro alchipiélago.
La versión británica (Libro AWSA, pág. 195/7):

5 "Por el resto de la tarde las PACs patrullaban los cielos alrrededor de Fitz Roy, pero con los PALs lejos en el Este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente F/S, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el FL LT DAVE MORGAN y el LT DAVE SMITH (RAF) del Sqdn 800, arribaron al área. Mientras orbitaban al límite de CHOISEAUL SOUND a 10.000 ft., columnas de humo negro se elevaban de los aún ardientes buques y se esparcían hasta 10 millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este Estrecho, MORGAN chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproxima-

ba desde el SE en vuelo bajo.
A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS FEARLESS y que iba de Ganso Verde a Fitz Roy, el C.1ro. M. PRICE había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada:"...Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó 20 mts. larga. Enseguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo último que vi por una semana.
Seis hombres fueron muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes".
Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: "Di a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me di cuenta que había 2 aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encoletizó. Cuando estaba a 2.000 ft vi un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra MORGAN pensó que los aviones enemigos eran MIRAGES, pero en realidad eran Skyhawks del Grupo 5.
Mientras tanto el Sea Harriers seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido "Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas. Enganché mi misil a alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yd. Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.
No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente".
Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, MORGAN enganchó su segundo Sidewinder y disparó: "Creo que él lo vió venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40 Grados, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrelló en el agua.
Ahora quedaban dos y aún los Harriers los tenían a tiro.
Habiendo disparado sus dos misiles, MORGAN inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de SMITH que lo seguía; ahora era su turno; apuntó el misil que había selecccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

27

El recuerda "Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.
Seguramente el Mirage estaba demasiado bajo o demasiado rápido o lejos...Observaba con una suerte de fascinante impotencia. Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a más de 10 NM por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego. El, debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos. (16:30 hs aproximadamente).
Volando el 4to. avión, el Ten. Héctor SANCHEZ fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente. El Skyhawk, atrás mío explotó y el Nro. 2 fue impactado en la cola, lo que lo desintegró. El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado..."Sánchez eyectó sus tanques externos, dió a pleno y se mantuvo razante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron.
Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio".

c) El reabastecedor -PARCA 1- luego de reabastecer al avión del 1er.Ten. SANCHEZ detectó una pérdida de cobustible en el C-130, iniciando el regreso a las 17:27. A las 17:45 y ya a 10 NM de GAL se declaró en emergencia (por tren), logrando arribar a GAL a las 17:56 sin otra novedad. Asimismo, a las 11:35 Desp. CRV el PARCA 2 (Vcom. PESANNA, etc). Arr. CRV 18:58.

- Relato Vcom. CANO: KC-130 TC-69 -PARCA 1- Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, SM (R) GILIBERTO, SM (R) AGUIRRE, S Aux. FATTORE, SA MOLINA
- Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucha los reiterados llamados del MARTILLO 3, 1er Ten. SANCHEZ, al CIC-GAL estableciéndo el contacto radial este notificó al PARCA su intensión de eyectarse en proximidade del buque de rescate. Efectuado en el KC-130 los cálculos, se determinó un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose además el FL - 290 como nivel de REV.
Próximos al punto el reabastecedor que estelaba por sus cuatros motores fue avistado por el MARTILLO 3 produciéndose el engache cuando el mismo menos de 500 Lbs de combustible.
Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte pérdida de combustible en el manifald de reabastecimiento (ente motores 1 y 2) que disminuyó y se hizo controlable por debajo de FL

* 100.
Próximo a GAL, el PARCA que había volado y entregado más combustible de lo debido a raiz de la emergencia del MARTILLO 3; debía a su vez declararse en emergencia ya que la rueda de nariz estaba trabada en posición "arriba" siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extención de emergencia del tren de nariz.

d) OF 1298 * 4 A4C *YUNQUE* 3 BRP * AOT en Fitz Roy. Desp. SJU 15:36 (1) Cap. CAFFARATI, (2) Ten. ZATARA, (3) Ten. PAREDI, (4) Alf. CODRINGTON. Navegaron hacia PCRA donde reabastecieron del PARCA 2.
El Nro. 4 Cargó 1.000 lts menos (debido a problemas en sus sistema de combustible). Cuando arribaron a 100 NM del archipiélago y volando sobre tope 8/8 nubes medias y chaparrones aislados descendieron a razante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.
Adoptaron formación tendiente a la línea.
Escucharon llamados del CIC MLV pero no contestaron. Unas 5 NM antes del OM (Establecimiento Fitz Roy) el guía avistó al SIR GALAHAD ardiendo en su parte media. No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz. pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la A.Aé. (que era intenso desde el frente y costados). Efectuaron el lanzamiento general, y en salva, cuando el Omega del guía indicó el OM (unos 1.000 mts dentro del terreno). Escaparon bajo nutrida defensa antiaérea que provenía del Establecimiento y de los cerros del norte. Al no tener el crepúsculo de frente se veían con nitidez los misiles facilitando la evasión.
Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones (fallas técnicas u oposición A.Aé.).
En el regreso, el Nro. 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 ft por lo que continúo razante. Logró conectar con el PARCA 2 que lo reabasteció, aunque también tenía pérdida de combustible por lo que siguió conectado al reabastecedor hasta próximo a la Base.
Los YUNQUES arribaron a SJU a las 17:51 (1); 17:57 (2); 18:06 (3); 18:10 (4).
La versión británica dice (Libro AWSA, pág. 195):

* "La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques (los del 2do. empleo) encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.
A poco de las 17:00 PM el Cap. CAFFARATI lideró una escuadrilla de 4 Skyhawks en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las ahora reposicionadas baterías RAPIER. "Desde los costados de los cerros, pelotas rojas salieron en mi búsqueda; pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían

38

2/3 martillazos. Miré mi temperatura y taquímetro pero no indicaban nada anormal", recordaba el Alf. CODRINGTON a la cola de la información.
"Ví no menos de 6 misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten. PAREDI, otro venía derecho hacia mí, Instintivamente dí pleno y ejecuté un viraje muy escarpado y el misil me pasó por debajo".
Los 4 Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían el límite de su alcance. Los aviones de PAREDI y CODRINGTON recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para encontrarse con el KC-130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos (en realidad era SJU NT). Sólo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se dirigieron directo al aterrizaje.

e) Cobertura aérea: En este segundo empleo también fue utilizado el sistema M-III para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.

- OF 1300 - 2 MIII -FLECHA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. ARNAU, (2) My. LUNA. Desp. GAL 16:00.

- OF 1301 - 2 MIII -LANZA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. GONZALEZ, (2) Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 16:04.

- Arribaron a la zona enlazando con Radar MLV. La sección FLECHA a FL 320 y MLV le informó que tiene PAC a 12 NM en la cola. Ingresaba ya la Sección LANZA y MLV le ordenó interceptar a dicha PAC. Esta PAC, al advertir la maniobra descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16:45 hs. FLECHA y LANZA regresaron sin otra novedad, - Arr. GAL 17:37/17:39.
  Caía la noche en el TOAS, los buques de la Ba. Agradable, seguirían ardiendo. La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso día de guerra.

3) El Escuadrón Fénix

- También ese día, ya repuestos de la pérdida de su jefe 07-jun82; el Escuadrón Fénix cumplió con decisión y coraje, sus utilísimas tareas:

a) OF 2318 - LR - LV OTV -DIQUE- Trip. Cap. JURI, Ten. FELICE. GRA Puntó 5420 S / 6200 W. Desp. GRA 17:30 - Apoyo de los F-28 ARA en cruce a MLV. Arr. GRA 20:39.

b) OF 1291 - LR - Sin indicativo - Trip. Cap. ARQUES, Ten.

FELICE. Guiado Ellas PERRO y GATO. Desp. GRA 14:10 - voló hasta 40 NM de Fitz Roy y regresó a GRA donde Arr. 16:10.
Esta era la última salida operativa del glorioso Escdn. Fénix.
La Patria y la F.A.A. no olvidarán nunca su existencia y sus hombres (Lista completa en Anexo - My. ARQUES) civiles y militares que tripularon sus disímiles aviones (de dotación de la F.A.A. y requisados del ámbito civil - Anexo My. ARQUES) que asombraron al enemigo y al mundo aeronáutico con su ingenio, capacidad profesional, vocación aérea militar, y coraje indiscutible, llevaron en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.

4) E y R cercano

- Nuevamente el solitario PLATINO efectuó su rutinaria E y R desde BAM SCZ.

a) OF 148 - 1 TS 60 -PLATINO I- Desp. SCZ 09:30. Trip. ?. Arr. SCZ 12:00.

b) OF 149 - 1 TS 60 -PLATINO II - Desp. SCZ 15:00. Trip. ?. Arr. SCZ 18:00.

La actividad de nuestra aviación naval

- Ese día, la Aviación Naval, cumplió las siguientes actividades operativas, desde GRA.

1) Cruces del puente aéreo: Dos F-28 lograron cruzar y arribar a BAM MLV.

a) LV GOM - Desp. GRA 17:20 - Arr. MLV 18:40. Desp. MLV 19:05.

b) LV PER - Desp. GRA 17:45 - Arr. MLV 19:15. Desp. MLV 19:35

c) Ambos F-28 regresaron a GRA S/N.

2) Ataque a objetivos terrestres: Dos A-4Q despegaron de GRA 08:46 indicativo -TABANO- y se dirigieron a Isla Broken (cerca de Base Aeron. Calderón) donde efectuaron un ataque a objetivos terrestres a las 10:00 y regresaron S/N.

Los sucesos en Malvinas

- Aparte de nuestro existoso ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores en nuestro archipiélago:

1) Se accidentó un GR 3 - Matr. XZ 989 (Wg Cdr Peter Squire) en la pista terrestre enemiga en San Carlos. El avión inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

29

2) Intento de enlace: En frecuencia 4.500 a las 10:45 el enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vcom. COSTA prisionero y a bordo de un buque de la Task Force y el Brig. CASTELLANOS (CATOM); no se lo atendió por orden del Brig. CASTELLANOS.

3) Fuego Naval: A las 23:00 hs. comenzó el bombardeo naval y terrestre sobre el área de Puerto Argentino.

CAPITULO VII

LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA F.A.A.

El Día 09 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La situación

886. Sin duda, los ataques de la FAS en Ba. Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Pto. Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestras FFTT en el archipiélago, hicieran una maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada por su esfuerzo y decisión. Pero no fue así, nuestras fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona, y, con más efectividad, nuestras Artillería mantuvo sus ataques sobre Estancia House y The Laggon, que evitaron el avance enemigo, dispersando algunas formaciones. Es decir, si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

887. Quedaba, nuevamente a cargo de la FAS, mantener el ataque a esa zona y por lo tanto allí dirigió su esfuerzo. con los medios disponibles. No descuidó tampoco las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo la ejecución de la E y R lejanos a una Sección de MK-62 en MDP. Y otra en GAL pues tenía indicios de la posibilidad de que, por el mar austral ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

La meteorología

888. Era distinta en el continente que en las Malvinas:

1) Area del continente: Una circulación anticiclónica en la zona de operaciones produjo buen tiempo y condiciones para vuelo VFR.

2) Area de Malvinas: Una circulación de aire frío produjo CB aislados con base entre 500/600 mts y algunas precipitaciones en el E y NE de MLV.

3) QAM INO 14:00 hs: 3 km - 4 SC AS/600 - 6/2 - 300/15.

Las operaciones de ataque de la FAS

889. Podemos dividirlos en (Anexo PIV-VII-1):

1) Los medios de apoyo

a) 13:15 Dep. GAL - KC 130 - TC 69 - CIERTO 2. Vcom. NOE-My.BRIEND-Cap.BILMEZIS-S.M.CUFRE-C.P.GOLIER-S.AUX.SOSA-S.AUX.MARNONI-S.P.CARAVACA. PCRA 52 Gdos 30 min. S/65 Gdos 00 Min. W-FL 100. reabasteció a 2 A4B-PITON y A4C COBRA-(A estos últimos COBRA 1 y 2, los trajo enganchados hasta la vista SJU por pérdida de combustible al regreso). Arr.GAL 17:33.

90

b) 13:20-Dep.GAL-KC 130 TC 70-CIERTO I- Vcom. PESANNA, 1er. Ten. VACCARO, My.GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.AUX. ARDIZZONI y S.AUX.AMENGUAL. PCRA (el mismo del 2do) FL?.
No efectuó REV y regresó a CRV Arr. 18:03.

2) Los ataques a la zona Fitz Roy

a) OF 1302-3 A4B-PITON-3 BR-OM Dep.14:02 Arr.17:15 - Buques en Ba al Sur del Establecimiento Fitz Roy - 1er.Ten. BERRIER C-212, Alf. DELLÉPIANE C-230, Ten. GELARDI C-227. Desp. GAL 13:57.

b) OF 1303 - 4 A-4C -COBRA- 3 BR - OM idem. - Cap. ALMOÑO, Alf. MARTINEZ, 1er.Ten. CONSTANTINO, Alf. ISAAC. Desp. SJU 14:05, a poco del Desp. regresa el Nro. 3 por fallas en el VHF.

890. Ambas escuadrillas reabastecieron del CIERTO 2 en el PCRA previsto, luego del REV regresó el Cobra 4 (por trasvase). Iniciaron entonces la navegación al OM los dos Cobras restantes (ALMOÑO y MARTINEZ). Se dirigieron al P1 (52 Grados, 60 minutos) luego al P2 (52 Grados, 57 minutos, 30 segundos) pero por fallas en dicha navegación (Omega ?) en la realidad estaban siguiendo una ruta apartada 20 NM al norte. Iban razante y se apercibieron del error al sobrevolar Mte. Kent y aparecer sobre Ba. Anunciación. Decidieron regresar por la Costa Norte de las Islas. Allí el guía advirtió pérdida de combustible del numeral (impacto con pájaro y rotura manguera sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni A.Aé. No enlazaron CIC por tener órdenes de silencio de radio. Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al REV, donde acoplaron al CIERTO 2, quien los remolcó hasta 130 NM de SJU. Aterrizó primero el Nro. 2, con problemas de freno, enganchó barrera S/N 17:00, el Nro. 1 lo siguió a continuación S/N.

891. La Escuadrilla PITON reunida con la anterior en el REV de ida, navegó formándose a poca distancia de la COBRA y advirtió que ésta se desplazaba hacia el Norte. En el punto dos (aceleración), la perdió de vista y entonces (PITON) corrigió para bloquear en ruta al P2, razante salieron correctamente a la zona del OM, Identificaron Ba. Agradable y no observaron buque alguno. Solo vieron mar adentro -a 2 NM de Establecimiento Fitz Roy- una lancha pequeña. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda, regresando por el Norte hasta Islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al REV. (Reabastecen ? de quien ? Cierto 1 ?). Finalmente Arr. SJU 17:15 S/N.

c) OF 1304 - 3 M5 -CORAL- 2 BR - Objetivo naval a confirmar por explorador un avión ARA el LV ALL B-200 (CORAL). Trip. Cap. MIR GONZALEZ, 1er.Ten. ANTONIETTI, My. MARTINEZ. Navegaron hacia el archipiélago guiados por un Lear Jet y arribaron a la zona de Islas Leones y no avistaron

ningún objetivo. La meteorología era 7/8 a 3.000 pies con lloviznas. Regresaron S/N a GRA Arr. 16:22.

3) La E y R

- La FAS había disminuido sus operaciones de E y R y diversión con los medios del Escuadrón Fénix y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su reciente dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta que dieron por resultado la ineficiencia de nuestras operaciones de ataque de ese día (casos PITON y CORAL) que no encontraron los objetivos esperados. Aparentemente la E y R ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones, pero no funcionaba el sistema de guiado y control de nuestras secciones de ataque por parte del OCAT en vuelo. Los blancos no estaban donde los navales indicaban.

a) Estrategica: Volaron los B-707

b) Cercana: La rutinaria de PLATINO 1 TS 60 desde SCZ; I de 09:30 a 12:00 hs. y II de 15:30 a 18:00 hs. S/N. Trip. ?.

4) Modificación del dispositivo de despliegue

- La FAS ese día ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de A-4B que operaban de GAL a SJU, para que los M-5 de SJU se trasladaran a GAL, pues la pista de GRA tenía formación de hielo cada vez más frecuentemente, a fin de ampliar en algo la muy escasa autonomía de los "DAGGER" sobre las Islas, ya que GAL está más cerca de ella que SJU, al no poder hacerlo de GRA.

En nuestro archipiélago

1) Ataques de Artillería y navales: Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestres fueron bombardeadas, durante la noche 8/9 JUN-por la artillería enemiga, (zona 2 Hermanas) desde el Oeste y el fuego naval (zona BAM|MLV) desde el mar.

2) Repliegues de helicópteros al continente

- La FAA ordenó el repliegue de dos CH 47 (el H 91 y H 93) del Escuadrón helicópteros en Pto.Argentino a GRA. Incluir tripulaciones y cargas. Informe misión. Causa o apreciación. Dep. INO 06:05 Arr. GRA? La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 ft sobre obstáculos) para evitar ser detectados. Llevaban tambores de combustible a bordo, de los cuales iban bombeando a los tanques de combustible del helicóptero. Ate-

81

rrizaron en una isla en emergencia. (Ampliar que es una misión muy interesante).

3) Dos cruces de ARA

- Dos F-28:

LV MAL que arribaron a MLV 19:09 hs.
LV GOM " " " 19:29 hs.

4) Daños a un GR3

- Informó RI 3 que a las 11:00 hs. un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y aparentemente averiado. Los británicos (Libro AWSA.pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del FLT LT MURDO MAC LEOD que debió bajar su tren de aterrizaje (en el PAL) con el sistema de emergencia. "Tenía 6 o 7 agujeros en el avión y cortadas líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselaje".

5) Coordinación para el Apoyo Aéreo Directo

- Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (My NAVARRO, Jefe del Escuadrón Aeromóvil)) en el Puesto de Comando de Pto. Argentino coordinó con el Ejército Argentino una salida de IA-58 en AAD predispuesta para el día siguiente.

El Día 10 de Junio de 1982 (JUEVES)

La situación en nuestras Islas Malvinas

El enemigo

892. Todo el esfuerzo bélico enemigo se concentró sobre nuestras defensas de Pto. Argentino. En su accionar terrestre el enemigo presionó, con fuego de artillería las posiciones del RI4 en la zona Mte. Kent y Longdom. En su accionar aéreo, fueron detectadas 34 PAC (a partir 08:15), y varios ataques a objetivos terrestres sobre nuestros sectores del BIM 5, C/GA 3, RI 7 y la BAM MLV. Mientras que, desde el mar, continuó su fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores. También desde helicópteros realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad. Ese día los GR 3 continuaron operando con bombas (1000 Lbs.) láser guiadas aunque no lograron lanzarlas debido a la inexistencia de OCAA especializados en la iluminación láser del blanco. En general, no recibieron mayores requerimientos para el AAD.

Nuestras acciones (AAD)

893. Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. Nuestra artillería combatió activamente. Ese día, al amanecer, se cumplió la salida de 3-IA58, predispuesta (coordinada el día anterior) y cuyo objetivo era: posiciones de artillería enemiga en Mte. Kent y MURRELL Bridge. Nuestra artillería señalizó la zona del OM. Los 3 IA58 - 1er.Ten. MICHELOUD, 1er.Ten. AYERDI y Ten. MORALES despegaron 08:28 de BAM MLV y siete minutos despûes atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm.. Se registraron algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres a su BAM MLV (08:45), el Nro. 1 S/N pero el 2 con impacto de armas livianas en el plano derecho y el 3 en el fuselaje (Anexo PIV-II-27 - Diario de Guerra Escdn PUCARA).

La meteorología

894. Fue la siguiente:

1) Area del continente: Pasaje de una onda frontal durante la mañana que produjo precipitaciones en la zona Norte de Sta. Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 Km.

2) Area Malvinas: Nublado 3 a 5/8 de Sc con techos de 200 a 600 mt. 6 a 7/8 Ac. As. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de 10 Km y no se registraron fenómenos significativos.

La situación de la FAS

42

895. Ese día concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción del TOAS, apoyo de fuego cercano a Mte. Kent y redespliegue de sus escuadrones de A-4B a SJU.

1) Interdicción del TOAS: Esta operación, como días anteriores, se cumplió mediante el sistema compuesto por (Anexo PIV-VII-2):

- TC-91 Vcom. PAULIK - Vcom. CID - My. OVIEDO.
- TC-92 Vcom. CASTIELLA - My. BARONI - My. ROSALES.
- 2 B-707 (E y R lejana) que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.
- 2/4 MK 62 armados para BOH en estado de alerta en TRE u GAL.
- 1 LR HS 125 para OCAT.
- "Ese día la exploración de los B-707, observó, sin embargo, la presencia del enemigo aéreo. A las 13:10 (FL 390) avistó tres aviones (aparentemente uno grande y dos pequeños) a la latitud de Bs. As. (longitud ?) que se dirigían con rumbo estimado 210 Grados. El CFAS apreció entonces un ataque de VULCAN al archipiélago, a producirse entre 14:15/14:30 hs. y de inmediado ordenó el alerta a sus BAM de SJU-GRA, GAL y CRV y emitió las OOFF 1306 y 1307 - MIII - de GAL para intercepción de dichos aviones en el archipiélago; así:

a) OF 1306 - 2 MIII -CONDOR- 2 MATRA/MAGIC. TRip. Cap. ARNAU, Cap. GONZALEZ, Desp. GAL 13:37.

b) OF 1307 - 2 MIII -DAGA- 2 MATRA/MAGIC. Trip. My. SANCHEZ, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 13:54.

- La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas y buena meteorología a FL 310 Grados sobre Estrecho San Carlos (CONDOR 14:15; DAGA 14:35) enlazando Radar MLV quien les informó que había dos PAC, una sobre Mte. Kent (FL 180) y otra sobre San Carlos, volando muy bajo. Colocaron rumbo 310 al mismo FL, luego permanecieron en espera (090 Grados / 270 Grados) sin noticias del Vulcan. A las 14:40 (CONDR) y 15:10 (DAGA) se retiraron sin otra novedad y siempre a FL 310. Regresaron a GAL donde arribaron 15:18 (Cóndor) y 15:37 (Daga) S/N. El CFAS llegó a la conclusión de que se trató de 2 aviones Harrier y un reabastecedor (probable Victor) en traslado (ferry) de Ascensión a un PAL alejado de Radar MLV.

2) Apoyo aéreo directo a Mte. Kent

- Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de comando en la zona de Mte. Kent, la FAS concibió una salida de MK 62 para bombardeo horizontal nocturno a dicha área. Ordenó así:

a) OF 1308 - 2 MK 62 -TIGRE- 5 MK 17 - Trip. Cap. BERTOLDI, Cap. SANCHEZ, 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ. Desp. TRE, 21:39, no decoló numeral por fallas técnicas.

b) OF 1309 - 2 MK 62 -LEON- 2 MK 17 - Trip. Cap. MARTINEZ VILLADA, My. ESCUDERO, 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNI--NO. Desp. TRE 21:39, tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

- Ambos guías formaron una sección (TIGRE) y se dirigieron ABA a Punto 1 (51 Grados, 26 minutos, S / 57 Grados, 42 minutos, W). En proximidades de ésa posición avistaron 5 luces sobre el agua con movimientos N/S y luego a 55 NM detectaron otras dos fuertes luces amarillas. Su OM era la ladera S/O de Mte. Kent (51 Grados, 41 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W) a las 23:00 hs. Dirigiéndose al P2 (51 Grados, 34 minutos, S / 57 Grados, 44 minutos, W) y ya enlazados con Radar MLV (CINTA) éste ordenó el regreso inmediato por ecos en el radial 302 INO y otros móviles al N (30 NM) apreciados como PAC. Regresaron los TIGRES sin alcanzar el OM, a TRE donde Arr. 00:40/5.

3) Redespliegue de escuadrillas A-4B

- La FAS, ya desde el día anterior había iniciado el traslado del sistema A-4B a la BAM SJU a los efectos de dejar libre a BAM GAL para continuar con los MIII y traer los MV de SJU a GAL dado que desde SJU es mucha la disntancia (SJU - MLV), lo que dejaba muy poco márgen de combustible. Ese día se reunió en SJU a todos los A-4B en servicio.

4) La E y R cercana

a) 2 secciones de IA 58 desde BAM SCZ.

- OF 1333 -BAGRE- Trip. ? - 15:30/17:00

- Of 1336 -NAHUEL- Trip. ? - 14:00/15:30

b) El rutinario TS 60, desde BAM SCZ.

- OF 152 -PLATINO I- Trip. ? - 09:30/12:00

- OF 153 -PLATINO II- Trip. ? - 15:00/18:00

(cuál era el circuito que patrullaban ?)

93

5) <u>Un cruce C-13Ø que no pudo llegar</u>

a) Ese día se concretó un nuevo y arriesgado cruce C-13Ø que por razones tácticas no pudo aterrizar en MLV, a pesar de haber volado Ø6:1Ø hs.

   * TC 65 "MARTE" Trip. (Confirmar) Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTEARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.A. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. CRV 14:3Ø, no aterrizó MLV por situación táctica, Arr. CRV 2Ø:3Ø, volando Ø6:1Ø hs. S/N. Ampliar con manifiesto de carga y PAX.

b) Asimismo ese día intentó un cruce ARA (F-28 LV MAL) que Desp. GRA 18:Ø3 pero no arribó a BAM MLV, retornando a su Base

El Día 11 de Junio de 1982 (VIERNES)

La situación en Puerto Argentino

El enemigo

896. Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino con el ataque -en la noche de ese día- a los Montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello durante el día, incrementaron su presión sobre nuestras defensas mediante el uso intensivo de artillería, aviones en ataques a objetivos terrestres, principalmente a nuestra BAM MLV (08:30) o Moody Brook (16:01), e incluso helicópteros, uno de los cuales aproximándose desde Bahía Anunciación lanzó cohetes filoguiados sobre el Puesto de Comando del TOM (impactó a 150 m.) y otro fallido que cayó en la rada del Puerto, próximo a nuestro buque Ba. Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos al continente.
Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y Aéreo diurno sobre Pto. Howard. (11:10).
Dice la RN en su libro FAW (Escdn 1 (F) de la RAF abordo del HERMES):
"El 11 jun fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony HARPER (XZ 997) y Nick GILCHRIST (XW 919) decolaron del "Hermes" a las 08:22 para un ataque con bombas láser guiadas sobre Pto. Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 Jerry ~~Pook~~ (XV 789) y Mike Beech (XZ 992) retornó 20 minutos después, pues el 789 tenía fallas IFF. Alrededor de dos horas después, Ross Boyens (XZ 982) y John Rochfort (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero solo con cañones (Aden).
Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 133) siguieron a las 11:50 con un ataque a Mte. HARRIET mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchrist (XZ 997) abandonaron el PAL a las 15:10 con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Pto. Argentino.
Peter Squire (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas 1.000 lbs. para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinas, cerca de Mte. - LONGDON. Les dispararon 3 misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft. arriba del GR3 de Harris. Una enervante experiencia !.

- Relato My. OLIVA: "Uno de los ataque con cohetes filogniados desde helicóptero fue realizado al Puesto de Comando Conjunto y el cohete impactó a unos 100/150 mts. sobre el agua (estábamos varios allí y el Vcom. CATALA y Brigadier ALEGRIA o GILOBERT vieron el impacto desde una ventana). Apartair de ese momento, el lugar dejó de ser Puesto de Comando y Conjunto, cada Fuerza instaló nuevos P.C. en lugares diferentes (Pasé a desempeñarse como Oficial de Enlace con Ejército, General JOFRE)

84

Inicio de la batalla terrestre final

897. El enemigo desde sus posiciones en el cerco a Pto. Argentino (Anexo gráfico y descripción de AI) inició la I fase de la batalla; pero para nuestra historia de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas, nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1er.Ten. MICHELOUD, redactó en su informe de ese día (11-jun) (Anexo PIV-III-2):

> "Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticia JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dió tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. Aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de ésa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por Kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.
> Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vcom. GIMENEZ ORTIZ, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de su construcción así se le había dado en llamar.
> Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había encontrado adentro".

La meteorología

898. En MLV los QAM (Anexo) mostraban tiempo parcialmente nublado 4/6 de Cb/Cl y Sc entre 200/600 mts. Temp. 2 a 3 Grados C. Vientos suaves del NO

899. Ese día la FAS no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Solamente se desarrollaron misiones de E y R y del Puente Aéreo.

1) Exploración y Reconocimiento (Anexo PIV-VII-3)

a) Lejano: Dos B-707 TC-93 Trip. Vcom. MONTENEGRO / Vcom. GENOLET. Desp. SJU 11:20 hs Arr. CRV 15:40 hs. TC-92 Trip. Vcom. ARGUELLES / My. BARBERO / Cap. ZARATE. Desp.

EZE 05:50 hs. Arr. PAL 14:10 hs.

b) Cercano: Se desarrolló desde BAM SCZ mediante dos sistemas:

- PLATINO II - 1 TS 60 - Trip. ? - zona ?. Desp. 09:30. Arr. 12:00.

- NAHUEL - 2 IA 58 (Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR) en ruta GAL-MLV hasta 150 NM. Desp. 15:00 hs. Arr. 16:30 hs.

2) Puente aéreo

- A pesar de la desesperante situación táctica en Pto. Argentino, ese día la FAS ejecutó un valioso cruce. También lo hizo un F-28 de ARA.

a) C-130 - TC 64 - Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ. Desp. GAL 15:35. Arr. MLV 18:12. Desp. MLV 18:28. Arr. CRV 22:10 S/N.

- Relato My. PALAZZI: "El TC-64 despeó de CRV con 15.000 kgs. de munición 155 mm. y embarcó en GAL 44 PAX (relevo A.Aé.). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caìado hacia la derecha. Pese a la resistencia que ofrecía el rozamiento de la llanta sobre la pista para que el avión incrementara la velocidad y alcanzara la de despegue, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la VMC, lográndose el despegue".

b) F-28 ARA - LV DIM - Desp. GRA 17:42 - Arr. MLV 19:13. Desp. MLV 19:28 - Arr. S/N. (Ultimo cruce ARA).

Las Tácticas de las PAC

900. Respecto a estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro heroico -y milagroso- puente aéreo.
Dice el libro FAW de la RN:

- "El 11-junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harriers, imaginada en un (desesperado) esfuerzo para interceptar los continuos raides de los C-130 argentinos a Pto. Stan-

85

ley. Los 4 aviones se instalarían juntos (mismo nivel) en una posición de PAC, desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y se instalaría en la Bahía Reina Carlota, en la costa Oeste de la Gran Malvina. La PAC restante, a mediano nivel retornaría normalmente al "INVINCIBLE" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la Bahía (Reina Carlota) esperando que apareciara el C-130. Cuando fuera necesario esta Sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hércules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Pto. Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVINCIBLE. Un C-130 del GlT se las arregló para aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 ese anochecer y un F-28 de ARA a las 19:13Hs.

El Día 12 de Junio de 1982 (SABADO)

La situación en el archipiélago

901. Al comenzar ese día, el enemigo terrestre inició su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando principalmente desde el Oeste (Monte LONGDON y Two Sisters) produciéndose, en la vanguardia, recios contactos cuerpo a cuerpo. Murió en uno de ellos, el Tte. RAMOS (EA) "por la acción de armas blancas del enemigo" (02:45).
Los ingleses no sólo usaron su infantería sino que fueron apoyados eficientemente por el fuego naval y la artillería de campaña. También, por el Norte (DRUNKEN ROCK), aparecieron treinta (30) vehículos tipo "Scorpion", en direcci'on a Mte. Longdon.

902. Nuestras fuerzas, en el frente Oeste se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería (CA 3) mantuvo su eficiente accionar (Cñ 155 mm) sobre zona N de Monte Kent y N de North BASIM (posiciones de artillería enemiga), batió asimismo un helicóptero enemigo (16:00 hs). Entre las 04:30, de ese día y las 08:00 del día siguiente, nuestra gloriosa artillería (EA) consumió aproximadamente 2.500 proyectiles (Anexo "Conclusiones Comisión CALVI") efectuando numerosos cambios de posición.

903. Nuestra defensa terrestre, se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

904. El avance enemigo desde el Sur Oeste (Mte. HARRIET) logró avances significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

905. Mientras el Enemigo avanzaba en el terreno, nuestras defensas costeras lanzaron un Exocet MM (03:42) contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funcionó todo el mecanismo (excepto la explosión del misil) produciéndose el impacto en la popa de la Fragata HMS "GLAMORGAN" (a 18mm al Sur) que destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más

- "Del Libro "Cartas de un Marino Inglés", de David Tinker (Pág. 22): En la noche del 11 al 12 de Junio, el "GLAMORGAN" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00 hs., como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto. Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet atacante y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flota-

76

ción del GLAMORGAN -lo que hubiera causado su hundimiento- el misil dió de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina".
Trece hombres perdieron la vida: David TINKER, Teniente de Navío (25 a~PHnos); Michael ADCOCK, suboficial (34 años); Colin VICKERS, Suboficial (33 años); Mark HENDERSON, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (20 años); Brian HINGE, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (24 años); David LEE, Ingeniero Mecánico Interino (35 años); Kelvin Mc CULLUM, Ingeniero Montador Per. (25 años); Terry PERKINS, Ingeniero Mecánico Marino (19 años); Tony SILLENCE, Cocinero Jefe (26 Años); Mark SAMBLES, Cocinero Jefe (29 Años); Brian EASTON, Cocinero (24 años); Brian MALCOLM, Cocinero (22 años); John STROUD, Camarero (20 años); los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51 Grados, 50 minutos, 50 segundos S / 53 Grados, 31 minutos, 80 segundos, W.; a doscientos ochenta y ocho kilometros hacia el este de las Islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio".

- Relato My. OLIVA: "El Exocet fue orientado y corregido por el Radar de F.A.A. y asimismo, el momento del disparo el blanco estuvo en distancia, fue bri-dado por los mismos operadores". (Ampliar con Vcom. SILVA o personal que allí se desempeñó).

<u>La Aviación Enemiga</u>

906. La Fleet Air Arm, ejecutó misiones de ataque a nuestras posiciones de atillería y a nuestra BAM MLV y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas de nuestra infantería y uno de ellos [el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod] retornó al "HERMES" casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando F/S (Anexo AWSA pág. 203).

907. Un Vulcan, operando desde Ascensión (FLT LT. (RAF) WITHERS) alcanzó Puerto Argentino y bombardeó nuestra BAM MLV a las 05:50, con bombas de explosión aérea. Podemos leer en el diario de guerra de N/Art. Antiaérea 3a. Bat. "06:00: ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a 40 m. de separación".
"06:50 explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero". (Anexo Diario de Guerra 3a Bat.).

<u>Requerimiento</u>

908. Desde el TOM se requiere a la FAS apoyo aéreo "masivo" sin precisar posiciones. Posteriormente, se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.

- Relato My. OLIVA: "Estos requerimientos provenían de

Ejército, pero todos eran imprecisos porque ni ellos sabían qué había que atacar. Pedían bombardeos para batir extensas zonas, que para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.
Normalmente, el apoyo aéreo era lo primero que solicitaban, sin analizar que podían hacer ellos.
A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos así obtenidos, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento".

La meteorología

909. Es la siguiente:

1) Area del Continente: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con nubes medias y altas; vientos entre 5 y 20 Km. del sector N.

2) Area de Malvinas: durante las primeras horas del día estuvo afectada por un sistema de baja presión que produjo techos entre 200 y 300 mts con lloviznas y vientos leves del sector N/NO. A partir del mediodía, rápida mejoría de las condiciones con nubosidad media quebrada y favorable para las operaciones.

El accionar de la FAS

910. A lo largo de todo el día (Anexo PIV-VII-4):

1) Primeras salidas

- En las primeras horas del día y en base a los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó 2 secciones de MK 62 para atacar posiciones enemigas en 51 Grados, 44 minutos, S / 58 Grados, 10 minutos, W (Bluff Cove) en BOH..

a) OF 1310 -TAURO- 2 MK 62 - 4 x 1.000 lts - BTR - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) My. VIVAS, 1er.Ten. ROCCO. (2) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. Desp. GAL 00:20. Iniciaron navegación baja y a 35 NM antes de la Isla San José, al eyectar los tanque externos, se desprendió solamente uno (en el Nro.) quedando el avión asimétrico.
Debió entonces retornar la sección a GAL donde arribaron, sin otra novedad a las 01:56 el Nro. 1 y 01:59 el Tauro 2.

- Relato My. VIVAS: " Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El vuelo se realizó a 1.000 pies desde 240 millas de las islas para pasar por debajo de las células convectivas, fué necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al Oeste de Puerto Argentino desde el Sur, a

87

ambos aviones les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo que regresamos a GAL".

b) OF 1311 - ACUARIO - 2 MK 62 - 2 MK 17 - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) Cap. FREIJO, 1er.Ten. DUBROCA. (2) Cap. BREDESTON, Ten. MONDINO. Desp. GAL 00:22 y 10 NM afuera el Nro. 1 regresó (a TRE) por instrumentos navegación F/S. Siguió solo el Cap. BREDESTON y su navegador y alcanzó el OM a las 01:20 hs. (El único de los 4 Canberras) y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto. Este avión lamentablemente no llevaba las 4 bombas MK 17 ordenadas (sino solamente dos), debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo a lo ordenado. Sobre el OM encontraron St 700/800mt. Estiman que lanzaron a 5 NM al Oeste del OM a FL 1.500 ft dejaron la isla, pusieron 210 grados durante 60 NM, luego 280 grados y proa GAL. El regreso de este noble bombardero, se produjo S/N. Arr. a GAL 02:20.

2) Operaciones de la tarde y nocturnas

- A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde PORT HARRIET y sobre ellas la FAS lanzó las siguientes operaciones:

a) Reabastecedores: Dos KC 130 -OMBU-.

- OMBU 1 Vcom. PESSANA - Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ.

- OMBU 2 Vcom. PRICE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS.

- Ambos KC 130 Desp. GAL 12:40 y se dirigieron a PCRA (53 Grados, 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W). Luego de reabastecer a las escuadrillas ALFA de A-4B y COLA (2 A-4Q-ARA) retornaron a GAL 15:30.

b) Caza - Bombarderos

- OF 1312 - 4 A-4B -ALFA- 3 BRP - AOT - Artillería en PORT HARRIET HOUSE (51 Grados, 44 minutos, 05 segundos S / 58 Grados, 00 minutos, 50 segundos W). Trip. Cap. BERGAMASCHI C-207, Alf. BARRIONUEVO C-236, Ten. ROBLEDO C-230, Ten. OSSES C-224. Desp. desde su reciente asiento SJU a las 14:00 y se dirigieron al PCRA. Antes de arribar a dicho PCRA se volvió el Nro. 4 (OSSES) por fallas presurización; al efectuarse el REV el Jefe Ella comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares y también regresó. Siguió la sección a cargo del Nro. 3 (ROBLEDO) y se dirigieron al PI en 52 Grados, 10 minutos, S / 57 Grados, 45 minutos, W. Pero antes de arribar al mismo el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas por lo que decidió

regresar. El Alf. BARRIONUEVO, su numeral, lo acompaño en el regreso, arribando a SJU a las 16:30 Hs.

- OF 1314 - 4 A-4B -PARIS- 3 BRP - AON - Buques en Estrecho de San Carlos. Despega el Nro. 1 a las 15:20. Trip. Cap. CARBALLO C-221. Inmediatamente después intentó el Nro 2 (Ten. RINKE) pero abortó el despegue por luz de fuego encendida y enganchó barrera. Esta situación demoró el Desp. de la 2da. Sección (Nro. 3 Ten. GALVEZ, Nro. 4 Alf. GOMEZ). Mientras retiraban el avión enganchado en barrera pasaban los minutos generándose problemas que demoraron la oportunidad técnica, lo cual indujo a Operaciones BAM a cancelar la misión. El Nro. 1 realizó una misión de reconocimiento dentro de la zona de exclusión a su solicitud y bajo órdenes de su Jefe de Escuadrón Vcom. ZINI, encontrando un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes razante sobre el mismo e informó a su base solicitando autorización para atacarlo. Le fué denegada por temor a un error y se le envió al aterrizaje.
  Arr. SJU: 17:00 Hs.

- A-4Q (ARA) - 2 A-4Q -COLA- Desp. GRA 13:35 y reabastecieron del OMBU, dirigiéndose al OM, pero en proximidades de Ba. Elefante, avistaron una PAC, eyectaron cargas externas y regresaron S/N ~~a~~ GRA.

c) <u>Bombarderos livianos</u>: Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet (al que no habían llegado los CB) el Comando de la FAS intentó entonces alcanzarlos, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Canberra MK 62, así ordenó:

  - OF 1315 - 3 MK 62 -ROMA- 4 MK 17 - BTR Artillería 51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W - G 15 R Grados 200. Trip.: (1) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO; (2) 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ, (3) no decoló por avión F/S (Equipo de Comunicaciones) Desp. GAL 19:01 y se dirigió al punto de descenso, desde allí - sur del Estrecho San Carlos - regresaron por:

    * Observar al frente fuego de misiles (Inf. BAM GAL).

    * Falla del radar altímetro del avión Nro. 1 impidió saber la altura en vuelo bajo el mar. El numeral no pasó de guía por ser un MK-64 doble comando, que por diseño no posee ese instrumento.

    * Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf. Comando FAS).

88

* Consumo combustible mayor (Inf. CFAS).

* Bajas temperaturas y vuelo en nubes congeló parte ext. de cabina (Inf. CFAS).

* Dificualtad - en el Nro. 2 - para visualizar al guía (Inf. CFAS)

- Arr. a GAL a las 20:26/28 S/N.

- OF 1316 - 3 MK 62 -BERLIN- 4 MK 17 - BTR - Artillería (51 Grados, 00 minutos s / 57 Grados, 30 minutos, W - G15 - R Grados 200). Trip. : (1) Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. (2) Cap. GARCIA PUEBLA, 1er.Ten. SEGAT. (3) no decoló por avión F/S. La sección 1 y 2 decoló GAL 23:02 y arribados al Punto descenso regresaron: el Nro. 1 por falla bomba baja y tanque 3 F/S y generador taquímetro. Arr. GAL 00:23. El Nro. 2 (ver relato Libro Capitán CARBALLO) continuó al OM por el Norte del Estrecho de San Carlos, allí observó un buque tipo hospital con luces. Luego al N de Puerto Argentino (30 / 40 NM) observó un buque (luces ténues) que apreció era una Fragata o Destructor. Divisó las luces de Puerto Argentino, corrigió su navegación (el Doppler fallaba) y alcanzó el OM lanzando sus bombas a 1000 ft y 390 Kt. Radar MLV le informó que tenía una PAC en sus inmediaciones (Monte Kent) y aparentemente lo perseguía.
Observó las explosiones de sus bombas y fuego al Oeste de Monte Kent. La PAC lo perdió y el glorioso Canberra escapó, con trasvase asimétrico, no eyectó los tanques. Tuvo formación de hielo en planos, bombas y cabina. Y así Arr. a GAL 01:29.

d) OCAT / FENIX: OF 2340 - HS 125 -RANQUEL- CRV - MDP - Prevista para guiar AON en Atlántico meridional. Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES. Se canceló.

f) Cruce a BAM MLV: Ese día estaban previstos dos cruces en C-130, los aviones cargados con importantes y urgentes pertrechos (desde medicamentos hasta municiones, radares y cohetes - Anexo Manif. Carga) necesarios en la batalla que vivía Pto. Argentino. Pero esta misma situación táctica, tan próximma a la pista de nuestra BAM, dificultaba la aproximación y arribo de nuestros C-130.
A las 04:40 el CFAS ordenó la suspensión del cruce que debía realizar el TC 65. Este cruce se cumplió al día siguiente constituyéndose en èl último del conflicto.
En horas de la tarde, el TC-66 -indicativo LANZA, logró efectivizar el cruce. Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.Aux. BRESSAN, S.A. PAJON, S.P. PLACENCIA. Desp. GAL 16:30, Arr. MLV 19:10. Desp. MLV 19:50, Arr. GAL 22:10. En el diario de guerra del Escdn. VYCA MLV se lee día: "20:10 sale el LANZA

perseguido por un Harrier, se le da radial de salida por el sur. El LANZA se pierde en el 120 Grados, 30 NM con el bandido en 085 Grados 55 NM con R Grados 270 Grados. Aparentemente LANZA no fue detectado por radar".
También el 1er.Ten. MICHELOUD, piloto del Escdn Pucará, en BAM MLV, puso en su informe: "Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap. BENITEZ y yo.
Nuestro deseo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces ya a esta altura del partido. Esa noche. tras gran revuelo de personal y ambulancias aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje, sin otras balizas que las reflectantes, el C-130. Para nuestro nerviosismo, se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue".
"En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos en su mayoría, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Despues comenzaron las maniobras con "G". Luego nos enteraríamos que había dos helicópteros para emboscarnos". "Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia, donde al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, despues de haber estado en el infierno, pero increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal y no nos hubiéramos negado ni por un instante en regresar de inmediato".

89

El Día 13 de Junio de 1982 (DOMINGO)

EL ULTIMO DIA DE GLORIA DE LA F.A.A. EN MALVINAS

La meteorología

- Area del Continente: Un centro de baja presión situado al norte de la provincia de Chubut con desplazamientos S.E. produjo abundante nubosidad media y baja estratiforme en TRE con techos entre 100 y 300 mts., la visibilidad reducida de 5 a 8 Km., con precipitaciones.
  La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjó actividad convectiva dispersa en la costa y el mar con chaparrones de agua nieve.

- Area de Malvinas: El cielo se presentó nublado 5/7 octavos de Cn, St y Acs, registrándose chaparrones aislados de nieve, buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 m. La temperatura entre 0 Grado C en la noche y 6 Grados C al mediodía.

La situación en el TOM

911. El enemigo terrestre ya tenía a la vista la población de Pto. Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

- Harriet - Tumbledown.
- Longdon - Wireless Ridge.
- Murrell - Cortley Hill.

912. Además una columna de 1.000 hombres y 30 vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpión y Land Rover) avanzaba por la Península de Fresynet con dirección Sur.

913. A las 09:00 el enemigo terrestre había conquistado los objetivos de Tumbledown y Wireless Ridge.

914. Nuestra artillería (GA 3 y GA Aerot. 4) tiró en forma casi ininterrumpida sobre las posiciones enemigas (fuego de contra baterías) en North Basin, Mte. Longdon y Drunken Rocks, también apoyaron el combate del BIM 5 y R17. Desde sus posiciones, nuestros artilleros vieron el repliegue de parte de nuestra infantería que en forma desordenada se retiraba de la primera línea.

915. Llegó a Montevideo el Buque hospital Británico HERALD con 61 heridos ingleses que luego fueron evacuados en aviones de transporte RAF a GB.

916. Comenzaron a repatriarse 1.015 prisioneros argentinos en buque Piloto ALSINA y MIHANIVICH (EA 807 - FAA 195 y ARA 13).

917. Ese día el enemigo aéreo empleó con éxito la bomba PAVEWAY (láser guiada), que había intentado operar el día anterior, iluminando laséricamente el blanco desde otro avión y que había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un PC infantería Argentina en las laderas del Mte.Longdon. El ECA es el Mj. Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por toss-bombing. No hubo impacto directo en el primer ataque, pero fue repetido y alcanzó al balnco con impacto directo.
Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook (posición de artillería Argentina).

1) <u>Primeros cruces del día</u> (Anexo P-IV-VII-5)

a) C-130 - TC 65 - (COBRE) - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA ORESTE, C.P. CAMINO, C.P. FRAIRE, S.Aux. OVEJERO y S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 01:23 - Arr. MLV 06:05. Mientras descargaba un cañón 155 mm. y munición, el aeropuerto fue bombardeado con artillería naval. Desp. MLV 06:30 (Fue atacado con A.Ae. enemiga) y Arr. GAL 08:00 y en CRV a las 09:30 S/N.

b) Hubo otro C-130 (TORO) - Trip. Cap. BORCHERT. que se volvió a las 03:00 por falla técnica. volando 03:50 hs. (Confirmar y ampliar Trip. Ad. etc.).

2) <u>Los reabastecedores</u>

- 2 KC-130 -PIEDRA-. Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFFANIS, My. MENSI. (2) Vcom. PESANA, Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ. Ambos Desp. GAL a las 09:18 y se dirigieron al PCRA (49 Grados, 00 minutos, S - 64 Grados, 00 minutos, W) ida y 50 Grados 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W, al regreso de los A-4B.
El reabastecedor del Vcom. LITRENTA, recuperó un A-4B (NENE 4, Alf. DELLEPIANE) que regresaba sin combustible intentando llegar a su Base; enganchó con 0 combustible (a mitad del mar) y así fue llevado acoplado hasta BAM SJU. Los KC Arr. GAL a las 14:23.

3) <u>El sistema Halcón (A-4B)</u>

a) OF 1319 - 4 A-4B -NENE "C"- 3 BRP - Tropas Monte DOS HERMANAS - Desp. SJU a las 10:30 - Trip. (1) Cap. ZELAYA C-230, (2) Ten. GELARDI C-227, (3) Ten. CERVERA C-212, (4) Alf. DELLEPIANE C-221. En el REV regresó el guía por absorción de combustible en la turbina, la Ella quedó a cargo del Nro. 3 Ten. CERVERA y partieron hacia el OM, donde llegaron detrás de la Ella CHISPA. Hicieronn la corrida, casi en línea con dicha Ella, de N a S. observando lanzamiento y efectuando el propio.
Observaron tropas y helicópteros y unos módulos de gran tamaño verde oscuro (PC) a los que dirigieron su armamento (bombas).

En el escape, rasante, el Alf. DELLEPIANE, vió un helicóptero Sea King a su izquierda y arriba, lo atacó pero le salió un disparo únicamente (Incluir el relato inglés, libro FAW -Sea King Sgdn). Con rumbo 33 Grados/34 Grados vió otro, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar. CERVERA por su parte, también luego del lanzamiento, atacó con cañones (que funcionaron) helicópteros en tierra y en vuelo, estimando impactos. Salieron por derecha al tiempo que recibieron información de MLV de PACs al N de San Carlos FL 180 y otra C/Fitz Roy. Alf. DELLEPIANE eyectó tanques y voló en zig-zag con rumbo 360 Grados hasta salida de ls Isla Soledad, luego puso rumbo 290 Grados, localizando una fragata detenida en boca norte Estrecho San Carlos. Colocó luego Rumbo 250 grados, voló 20 minutos más y se dirigió al REV con FL 420. El Alf. DELLEPIANE observó que su escaso combustible remanente no alcanzaba para llegar al KC, lo informó y éste (Vcom. LITRENTA) se lanzó hacia Malvinas (a 50 NM Gran Malvina) a buscarlo. En efecto se encontraron y el pequeño gran halcón (su turbina próxima a detenerse) agitado pero resuelto, enganchó y reabasteció, regresando todos a BAM SJU. Arr. 13:40 hs.

b) OF 1320 - 4 A-4B -CHISPA "C"- 3 BRP - Tropas Monte Dos Hermanas - Desp. SJU 10:41 - Trip. (1) Cap. VARELA C-222, (2) Ten. ROCA C-250, (3) Ten. MAYOR C-235, (4) Alf. MORONI C-237. Desp. 10:30, navegación y REV normal. Llegó primero que NENE al OM por lo que éstos lo siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (PC) FFTT (estaba en ellos Gen. J. MOORE y J. THOMPSON y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Mte. Dos Hermanas. El Nro. 2 observó explosión bombas guía, observaron helicópteros y tropas en tierra. Al salir divisaron y atacaron a dos Sea King, al parecer sin daños. Escaparon y avistaron dos misiles dirigidos al guía, que éste evadió. YA al N del Estrecho avistaron misma fragata que Nene. Fueron informados por CIC MLV de las PACs existentes. Retornaron y Arr. SJU a las 13:30 hs.

4) <u>Sistema Dagger M5 Gallegos</u>

a) A-515 OF 1317 - 3 M5 - 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Desp. GAL 11:10 - Trip. (1) Cap. MAFFEIS, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJO. Luego del Desp. regresó el Nro. 3 por fallas retracción tren aterrizaje. En ruta encontraron 4/5 Cb con precipitaciones que reducían visibilidad. En (Isla San Jorge) avistaron (a 90 Grados) una PAC enemiga y un helicóptero Sea King. Apreciaron que de continuar quedarían adelante de la PAC. El guía eyectó bombas, el numeral bombas y tanques y emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la PAC. Arr. GAL 12:50.

b) OF 1318 - 3 M5 -GAUCHO- 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Trip. (1) Cap. DIMEGLIO, (2) 1er.Ten. ROMAN, (3) Ten.

AGUIRRE (este último no decoló por falla frenos). (1) y (2) Desp. GAL 11:13. En ruta encontraron 6/8 NS con lluvia que los obligaron a desviarse de ruta, lo que los desorientó .
Próximos a las islas encontraron un helicóptero SEA LINK en 52 Grados, 00 minutos S / 59 Grados, 00 minutos, W, en vuelo rasante - R 040 - La sección ayectó cargas externas y se dispuso a atacarlo. El helicóptero ejecutó maniobras evasivas habilmente y eludió los dos pasajes de cañones que hicieron los integrantes de la sección. (Se trataba del Sea Link XZ 233 - Pil. Lt. C.H. Clayton, de la Fragata CARDIFF operando en el Estrecho de San CArlos). Regresaron a GAL donde arribaron S/N 13:00 hs. Dice el libro FAW de la RN:

- "La fragata "CARDIFF" relevó a la "EXETER" como CIC en el Estrecho de San Carlos, el 13-jun, un día que iba a ser memorable para su helicóptero: Mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 NM hacia el sur del Estrecho, armado con un misil SEA SKUA, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo, un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Gpo. 6) entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida -sin éxito- desde atrás del XZ 233. El piloto del helicóptero (Lt. C.H. CLAYTON) inmediatamente viró a babor y picó hasta nivel del mar, mientras el segundo Dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente.
CLAYTON, intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del Dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía, disminuía su velocidad, permitiéndole mantener al Dagger a su frente y a la vista. El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se dispersó cerca de 80 mts.
Habiendo gastado toda su minición el Dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Link observó el área por el segundo avión.
Lo localizaron a estribor en una suave picada, volando directamente hacia el Linx. Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el Dagger. Esta situación (frente a frente) duró hasta que los dos estuvieron a 100 yardas de distancia, cuando el Dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.
Sus proyectiles de cañón no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se aprecia que pasaron por encima del helicóptero. Los dos Daggers argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo, hacia el Continente".

91

5) El Sistema Dagger GRA / MIII GAL

- Se previeron seis salidas M5/GRA con escolta MIII / GAL.

a) Cobertura. OF 1325 - 2 MIII -TRITON - Matra/Magic Cobertura Puerto Argentino. Trip. Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 15:13. La sección arribó a la Isla San José (FL ?) escuchando el enlace de Radar MLV y las Ellas M5.
Ya en enlace TRITON-MLV y sobre Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados (FL ?) por MLV con R Grados 360 para interceptar una PAC que MLV estima a 40 NM. Manteniendo dicho rumbo y con radar de a bordo no hicieron contacto con ninguna PAC.
Escucharon comunicación M5/MLV requiriendo cobertura o abandonaban misión. Al no confirmar avistaje con radar propio MLV ordenó R Grados 180 Grados y regresaron. Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. Al regreso el Nro. 2 Arr. en GRA (16:48) por falla trasvase de combustible mientras que el Nro. 1 Arr. a las 17:04.

b) Ataque objetivos terrestres: OF 1324 - 3 M5 -VULCANO- 2 BRP - Artillería en Port Harriet. Trip. (1) Cap. JANET, (2) ler.Ten. ANTONIETTI, (3) Cap. ROBLES, (Este último no decoló por TEC), (Es destacable que el Cap ROBLES, al ver que no podía despegar en su avión, solicitó al ler Ten ANTONIETTI que le diera el suyo pero no fué autorizado) Desp. GRA 15:15.
Al enlazar con MLV la sección fue considerada enemiga. Solucionado (Cómo ?) (Procedimiento ?) les informaron que habia una PAC a 40 NM y luego a 30 NM ordena R Grados 180. En instantes el Radar aún tenía enlace con TRITON (cobertura) y ordenó (o fue decisión de VULCANO ?) escape. La met. en el OM: 6/8 SC y Cu impedía visualizarlo. Regreso (a Fl) Informó de interferencia en frecuencia enlace Rdr que no les permitió recibir instrucciones escape. Arr. GRA a las 16:42 S/N.

c) Ataque objetivos terrestres: OF 1323 - 3 M5 -ZEUS- 2 BRP Artillería en Port Harriet. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) ler.Ten. GABARI, (3) Cap. MORENO, (este último no desp. por lesionarse una mano) Desp. GRA 15:16. A 60 NM del objetivo el Nro. 2 regresa por oscilación. 300 RPM en turbina. El Nro. 1 prosigue en enlace Rr MLV como el anterior es considerado enemigo (qué pasaba ?) Se le informa de la PAC a 33 NM.
El guía (solo) convencido que no tiene cobertura aborta aproximación escapa y regresa (eyectó bombas ?). Arr. GRA a las 16:42.

- Relato Cap. JANETT: "OF 1324 VULCANO - OF 1323 ZEUS Se conformo una Ella. entre las dos OOFF.
La Escuadrilla estuvo compuesta por: Cap. RODHE, ler.Ten. GABARI, Cap. JANETT y ler.Ten. ANTONIETTI.

En razon de heberse ordenado un cambio de ataque bajo, por ataque en altura, mientras se estaba efectuando la inspección exterior a los aviones, se estaba cambiando la espoleta de la bomba del Cap. JANETT por parte del S.Aux. MIRANDA, Pedro Prudencio (Mec Arm 13124) engancha este involuntariamente su manga de la camperа en la misma iniciandose y actuando con valor y decisión, da la alarma para desalojar la zona y comienza a desenroscarla, lograndolo en forma exitosa, sacandola de la bomba, en el preciso instante que se iniciaba el tren de fuego, que al no encontrarse dentro de lal bomba no inicio la explosión, que de haberl,o hecho, hubiera producido estragos -cuatro aviones estacionados a la par, en plataforma, detras polvorin de campaña; planta de aerocombustible cercana e instalaciones de la Jefatura de Aerodromo. Lugar donde se encontraba CIC y Sala de Pilotos, que solo podria haber sido atribuido a una acción de sabotaje.

Es de destacar que el mencionado Suboficial tuvo tres actuaciones destacadas de esta indole; La Primera, fue quien desarmo las bombas activadas, que no explotaron en el ARA Formosa, efectuando lun Raid azaroso en bote de goma hasta el buque en las afueras de Rio Grande. La Segunda, desarmado de bombas esparcidas por la pista de Rio Grande al haber eyectado el Piloto de A-4Q, que se despistó en la misma y que se eyecto en forma no exitosa al no abrirse el paracaidas del asiento eyectable por cartuchos vencidos, produciendose su decesxo y en La Tercera, instancia el hecho mencionado anteriormente, que lo enaltecen por su valor, integridad y arrojo.

En el cumplimiento de la OFF, con el despegue de los cuatro aviones y tripulantes mencionados, se aprodujo en el trayecto de ida, al novedad de tironeo de motor en el numeral Nro 2, 1er.Ten. GABARI, al cual se lel ordeno regresar en forma individual.

La identificación con radar MLV fué positiva, y que ante la presencia de PAC británicas que concurrian a la intercepción ordeno EA cambio de rumbo a 180 Grados, alejandonos de la zona con mayor consumo de combustible, sumado a las condiciones meteorológicas de no poder identificar el blanco, la Ella. decide regreso a Rio Grande, se mantuvo buen enlace con el radar a pesar de escuchar interferencias, recien allí se pregunto por el numeral Nro. 2 que habia sido abandonado a su suerte y que se encontraba próximo al aterrizaje.

No se eyectaron cargas".

- Relato 1er.Ten. GABARI: "OF 1323 y OF 1324. Debido a las fallas técnicas la Ella. después del despegue quedó conformada así: 1 Cap. RODHE, 2 1er.Ten. GABARI, 3 Cap. JANETT, 4 Ten. ANTONIETTI.

Para evitar la PAC que estaba a 250 conectamos PC para ascenader a 350, aquí comienzo a tener oscilaciones de GTR y cortó la PC, conectándola luego en forma alternada para no alejarme demasiado de la Ella. Al ver las Islas cubiertas y el radar que ordena que pongamos R 180 Grados, informó la novedad al Jefe de Ella y me ordena regresar.
Al hacer el viraje por izquierda (hacia el Norte) veo una Sección de M-III que llegaba para realizar escolta.
Hubo mucha interferencia en VHF en todas las frecuencias de enlace con el radar".

6) <u>Segundo Cruce</u> (y último de la FAS en el conflicto)

- C-130 -PATO- Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, Com. MELA, C.P. SOSA. S.Aux. CASTELLINI. S.A. CARABAJAL, S.Aux. PAOLONI. Desp. CRV 15:30 transporte cañón Berta y munición 155. Arr. MLV 20:00. Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV:

"19:00 Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar"

"19:10 Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm. y munición"

"19:30 Alarma roja, el Hércules está en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla".

"20:00 Se va el Hércules"

"Según el informe FAS este glorioso C-130 Desp. MLV 21:10 y Arr. CRV 00:40 del 14 jun 82".

7) <u>Cruce frustrado de ARA</u>: A las 18:32 Desp. GRA un F-28 (LV-DIM) que no entró en MLV.

8) <u>Los Sistemas A-4C y M-5 / AON</u>

- Estuvieron previstas (15:30 hs.) las siguientes salidas ese día para AON (Buques en Ba. Anunciación) cuya ejecución no fue ordenada por falta de confirmación de blancos y carencia de reabastecedores (empleándose en el regreso de los A-4B).

a) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PICO

b) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PALA

c) 3 M-5 - GRA - 3 BRP - FACON

9) <u>El sistema MK 62 (con cobertura M III)</u> (el último ataque de la FAS)

- Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Pto. Argentino, la FAS, lanzó su ataque final -nocturno- con el heroico sistema MK 62.
La Sección de Canberra [BACO fue acompañada con escolta de M III (PLUTON)]. Veamos el detalle:

a) OF 1326 - 2 MK 62 - BACO - 5 MK-17 de 1.000 lbs c/u con espoleta SSQ - BOH sobre Port Harriet House (51 Grados, 39 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W). Trip. (1) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. (2) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO. Desp. GAL 21:35. Se dirigieron a 52 Grados, 30 minutos S / 60 Grados, 40 minutos W, luego a Punta Aguda y al Oeste de Monte Kent.En la aproximación al lanzamiento (de S a N) el Nro. 1 se desvió un poco al E y el 2 lo perdió de vista, sobrepasándolo y llegando antes al OM (que confirmó con su Doppler y las indicaciones del Radar MLV) lanzó sus bombas y viró a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas. Hasta ese instante no existía fuego A.Ae, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción antiaérea. Fue en ese momento cuando el Nro. 1 sobrevolaba el OM y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fue alcanzado por un misil que destruyó parte de su avión, entrando en tirabuzón chato. El piloto -Cap. PASTRAN- logró eyectarse, no así el navegador -Cap. CASADO- que cayó y se estrelló con los restos de su avión. (El Cap. PASTRAN cayó en el mar -próximo a la costa, infló su bote que fue arrastrado a ella, desembarcó y fue hecho prisionero).
El Nro. 2 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y chaff mientras escapaba (FL 410 ó 41.000 ft) hacia el oeste. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Pto. Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo suscitado provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 NM al Este que luego se alejó a 85 NM). Ya voladas 60 NM en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía pues lo había perdido en pantalla, le respondió que no.
Se alejó de MLV con la satisfacción de haber cumplido con su misión; sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos (Moore-Wilson-Thompson).
El BACO 2 Arr. GAL 00:03, misión cumplida. Es decir, este BACO 2 aterrizó en GAL a las 00:03 del día 14-jun-82, constituyéndose en el último avión de combate argentino (FAS) que operó en la Batalla Aérea de Malvinas.

b) OF 1327 - 2 MIII -PLUTON- Matra/Magic - Cobertura - Pto. Argentino. Trip. My. SANCHEZ, Cap. GONZALEZ. Desp. GAL 21:50. Luego del enlace con MLV (FL ?) se efectuó guiado con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, informando que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de BACO hasta el lanzamiento de las bombas.
Se visualizó cañoneo a Pto. Argentino e iluminación de

93

faro de buque, probablemente a Ba. Anunciación.Luego del ataque se observó intenso fuego de A.Ae. y/o misiles, alguno de ellos explotaron abajo y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informó que tenía a los dos BACOS, el Nro. 1 con radial 180 Grados y al Nro. 2 con radial 130 Grados separados 40 NM.
El enemigo continuó con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, porque al alejarse hacia el Este, la potencia de la misma disminuyó. Se comprobó que en los últimos aviones con 2 equipos de VHF es efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra. Fué destacable la tranquilidad de la Sección BACO durante el cumplimiento de esta misión.

-**NOTA:** La versión británica (FAW-RN)

"La última acción significativa del conflicto para el 800 Sqdn tuvo lugar en la noche 13/14 Junio. Fue lanzada (desde el HERMES) a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 a causa de ecos desde el SW. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba.
En la segunda ocasión los aviones se dirigían al N al Oeste de Pto. Stanley.
Los aviones eran una sección de Canberras (Gpo 2) con una escolta de 2 MIII (Gpo ().
A las 22:55 estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de "Exeter" y "Cardiff".
Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harriers) Mike BLISSER fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del EXETER impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Cap. Roberto PASTRAN) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap. Fernando Juan CASADO) no pudo hacerlo y murió. La "CARDIFF" había disparado a los MIII pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos".

9) La E y R lejana

- Incluir, si hubo, actividad B-707 y Tigre.

10) El Sistema Pucará

a) En BAM MLV

- (del diario de Guerra Escdn. Pucará).

"Se preparan los aviones (IA 58) para un probable ataque y recuperación en el continente.

A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con Poxipol)

A-549 (Problemas electrónicos de armamento)

A-522 (En servicio)

A-515 (En servicio)

"Colocándoles 2 tanques de 318 lts. en la Aero 20 y un TE 2 con 3.3 LAU en la Aero 7A por avión.

b) <u>En el Continente</u>:

- La Ella. "NAHUEL" - Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR / Ten. RUSSO / Ten. GALVAN. Desp. de SCZ a GAL en horas de la tarde.
  Se estaba analizando la posibilidad de ejecutar desde GAL y en combinación con el sistema MK-62- un ataque, con napalm a la zona de Monte Kent -Fitzroy por parte de 4 IA-58-. Se realizaría este día 13 con las últimas luces y en combinación con la salida BACO (OF 1326)-. Pero por razones de horario se postergó para el día siguiente, 14 de junio, que tampoco se realizó por el cese del fuego.

El Día 14 de Junio de 1982 (LUNES)

La situación

918. Ese día -el mas penoso y triste de nuestra historia- ofreció muy pocos hechos positivos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gen. británico JEREMY MOORE que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS (especialmente los últimos días en que había apreciado "in visu" los ataques de los A-4B y MK 62 sobre su Puesto de Comando en Mte. Kent y Port Harriet) y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA (Ver informe Br. CASTELLANO y Vcom. MIARI) (Anexo PIV-VII-6)..

Las actividades de la FAS

919. Fueron las siguientes:

1) Ejecución de la E y R lejano

a) 06:30 despegó de PAL el TRONO 2, un B-707. Trip. y demás datos incluir.

2) Misiones previstas (predispuestas)

- A pesar de las informaciones que deban la certeza de la rendición, el Cdo. FAS, mantenía la previsión de ataques nocturnos con MK 62 y escolta de M III.

Así estaban previstas:

a) OF 1328 -TERO- 3 MK 62

b) OF 1329 -MARTE- 2 M-III

- Pero no fue ordenada su ejecución en base a la información transmitida al Cdo. FAS.

NOTA: También estaban previstas salidas de aviones A-4B "skyhawk" desde BAM San Julián, las que estuvieron a punto de despegar.

920. Las informaciones que recibió el Cdo. FAS. (del diario de Guerra FAS).

1) 07:35. " Se restablece el contacto radial con MLV. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. MLV considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas".

2) 10:48." El Brigadier CASTELLANO informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunica-

ciones".

3) 11:50." El Cte. FAS - Brig. E.H. CRESPO - en una reunión con todos los oficiales de este Comando les informa sobre la situación que se está viviendo en MLV, las declaraciones del Brig. CASTELLANO y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político".

4) 19:30. " El Brig. CRESPO informa, después de haber hablado con el Brig. CASTELLANO que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el Gen. MENENDEZ y el Comandante inglés".

921. Del diario de guerra del Escuadrón PUCARA (MLV)

- "14-jun-82 Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuerto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres. Aproximadamente a las 11:00 se comenta sobre el cese del fuego. El personal de Pilotos se aloja en la casa de víveres".

922. Del diario de guerra del Gl AA (MLV)

- 05:00 Alarma gris.

- 08:00 Viene el My. y nos da la situación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

- 10:00 Empieza el repliegue de los de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines (3.5 km).

- 12:00 El Brigadier Castellano habla por radio con el Brigadier Crespo.

- 15:00 Nos reunimos todos, ya no se combate.

- 16:00 Se reúnen los dos Comandantes.

923. Del informe del Escuadrón VYCA-MLV

- Día 14 de junio:

"00:23 hs. " Bombardean los Canberra por el Cerro Kent. Se suspende el libro para ser enviado al Continente".

Fdo. 1er.Ten. MAZZOCHI

924. Del diario de Guerra del TOAS

- Día 14-junio:

"13:40 hs. " Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: "Shore side flag flies over Stanley". (La bandera -británica- flamea sobre Stanley, del lado de la costa).

925. QAM INO

- 14/10:00 jun 82
  Visibilidad ilimitada
  Techo: 5 Sc/600
  Temp.: 1 Grado
  Pto. rocío: 10 Grados
  Viento: 150 Grados / 05 Kt.

LA GRAN LECCION DEL CONFLICTO: EL HOMBRE

926. Nuestros combatientes, apenas serenados sus espíritus, escribieron -entre sus infinitos informes- reflexiones como éstas:

- "51. EL PERSONAL debe ser la preocupación fundamental de la Institución; por su condición de HOMBRE y por ser el elemento sin el cual cualquier instrumento o material, por más sofisticado que sea, puede perder su total capacidad operativa si el individuo que tiene que operarlo no se encuentra en las condiciones necesarias para su operación".

  "52. Como resultado de lo anterior el PERSONAL, elemento fundamental de toda Fuerza Armada, debe ser el principio y fin de todo el esfuerzo para que su rendimiento sea acorde con los medios de que dispone, de por sí recuperables en menor tiempo y a un menor costo".

  (Del informe final del Mayor Carlos TOMBA al Jefe del Componente Aéreo Malvinas).

EL COMBATIENTE COMO DESPRENDIMIENTO ARMADO

927. "Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece: en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo Escuadrón, etc. representa en sí mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de sí, el espíritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente, si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre él todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalternos, civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.
Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le

da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficaz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él".
Resumiendo, toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dan una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la verbalización no fecunda y se preguntará si <u>todo su país y toda su Fuerza tiene la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto</u> que hagan válida la ofrenda que realiza".
Lo deseable, lo imprecindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la llevan a actuar en el área de su responsabilidad específica de defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece".
Como todo hombre tiene miedo; para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamental importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza)".

* (Del informe final del Mayor Héctor Mario PERGOLINI al JEJE DEL LCOMPONENTE AEREO MALVINAS).

928. O sea que si deseamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

* "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral, en el momento supremo del combate".

929. Y, finalmente, recordamos las sencillas palabras que inserta como conclusión, en su Informe el R.P. PACHECO, Capellán de la FAA en MALVINAS:

* "El área religiosa debe ser considerada tan importante como las demás. Aparte de las convicciones de nuestras Fuerzas Armadas y especialmente de la gran mayoría de nuestros soldados, esa atención religiosa robustece al combatiente y tranquiliza a su familia, que se sabe unida a él por la oración".

* "Los ingleses traían 3 Capellanes católicos y 4 anglicanos. Como nada en ellos es improvisado, se puede suponer que es necesario el apoyo espiritual en cualquier tropa del mundo".

930. Y recordemos que lo que aconseja el RP PACHECO, está rotundamente confirmado por este oficial (My. Gustavo PIUMA JUSTO) combatiente, cazador, que escribió:

* "Pasamos ya más de seis años de aquellos aconteci-

mientos, veo las cosas desde otra perspectiva y siento que puedo evaluar cada una de las circunstancias con mayor serenidad. El tiempo suaviza asperezas y sirve para atenuar y colocar en su justa y verdadera armonía aquellas vibraciones del cuerpo y del espíritu experimentadas cuando la sucesión de hechos inesperados no me permitían siquiera vislumbrar el desenlace.

- En primer lugar, en pleno vuelo la misión encomendada, me sentía inmerso en una tremenda soledad. La inmensidad del cielo y del mar austral enclaustraban mi espíritu y me hacían sentir más cerca de Dios o, mejor dicho, más consustanciado con lo divino que con lo humano; y de repente, como una relámpago, cruzaba por mi mente la clara certeza de que también en esos momentos, comulgaba con mi Patria y entendía la empresa en toda su plenitud.

- Porque allí estaba mi Dios y allí mi Patria, herida y mutilada. Más tarde, el infortunio de la pérdida de mi avión, mi caída a tierra, mis esfuerzos para recomponer mi situación y el heroísmo de mis Camaradas de Helicóptero y de Transporte que me rescataban; otra parte de esta historia que ha de quedar grabada en mi memoria con imperecedera vitalidad y que merece ser mostrada y difundida a los cuatro vientos de la República.

- Entonces, que es el hombre de armas ?, después de la guerra ?. Vuelve a ser un ciudadano común, pero esta vez, cargado con el peso de sus camaradas muertos, de los héroes que ofrendaron su vida en el combate, de los recuerdos tristes de amigos perdidos, de su propia experiencia frente al peligro, de los que quedaron y de los que volvieron. Pero por sobre todas las vivencias, su amor a Dios se agranda hasta el infinito".

931. O sea que si deamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

- "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral en el momento del combate".

****
##
****

EL AVIADOR Y EL HALCON

- Dentro de la familia de las Falcónidas, el halcón es un ave eminentemente cazadora, apta para la práctica de un viejo arte que es la Cetrería.

- Cetrería deriva de "Cetro", es decir el báculo de los reyes y príncipes, entre quienes llegó a ser un deporte preferido. Es el arte de capturar un halcón (en lo posible pichón), criarlo, adiestrarlo para la caza y entrega de la presa al puño de su dueño, alimentarlo y aún curarlo de sus enfermedades. Es un arte antiguo cuyo origen se pierde en tiempos inmemoriales, aunque, casi con seguridad, comenzaron a practicarlo los mongoles, quienes así solucionaron en gran medida un problema, en sus largas travesías por el desierto, consistente en el peso de los alimentos que debían transportar sobre sus camellos.

- Existen dos clases de halcones: los Accipiteres, que rara vez tocan el suelo y solo se alimentan de las presas vivas que cazan, y los "Falco Vulgaris" que sí pisan y caminan sobre el suelo, generalmente comen animales muertos, por lo que son conocidos como "carroñeros". El cetrero, que en su actividad respeta siempre un "Código de Honor", prefiere, por supuesto, a los primeros.

- Halcones existen en todo el mundo y la Argentina es en ello un país privilegiado.
En nuestro país residió una década, especialmente en la Patagonia precordillerana un holandés hijo de padre alemán, Durd Kortensmeyer, ya fallecido, ornitólogo de afición. Poseía en Holanda una imprenta, tipografía y litografía. De allí proceden estas láminas de tres halcones que abundan en la Patagonia austral: el "Hieratus Pennatus", el "Accipiter Gentilis" y el "Falco Biarmicus".
Estos halcones tienen una costumbre curiosa: todos los años suelen volar a través del océano hasta las islas Malvinas. Llegados a ellas revolotean, planean y observan. Se posan sobre rocas o troncos y cazan especialmente codornices para alimentarse. Así permanecen entre una y dos semanas esperando el amaine de los vientos del suroeste, para volver al continente. Lamentablemente muchos son sorprendidos en su largo vuelo por vientos imprevistos, y, por cansancio caen y perecen en el mar, luego de su bella e inexplicable "Misión Cumplida".

- Hace aproximadamente dos años el Reino Unido de Gran Bretaña editó una serie de cuatro estampillas, la primera representando la efigie de la reina, seguida por tres halcones que habitan permanentemente nuestras islas Malvinas. Estos tres halcones son "carroñeros" y se alimentan de gaviotas y ovejas muertas...

- El Halcón es un animal inteligente, disciplinado, guerrero y afectuoso. Elige su hábitat (su país) de un radio de unos cincuenta kilómetros. Allí vive, caza, procrea y vigila. Si algún intruso osara penetrar en él, lo ahuyenta y aún lo mata con excepcional bravura. Si es necesario lo defiende hasta morir.

  Cria, alimenta y ayuda a la hembra y sus pichones con extremo cuidado y dedicación. Si su "familia" fuera atacada, la defiende con todo valor y bravura, y cuando vuela parece ir dejando tras de sí una estela azulada, como lo hacían nuestros pilotos durante sus vuelos en la Batalla Aérea de Nuestras Islas Malvinas, y en esa estela cree adivinarse una plegaria elevada a Dios, que quizás sea -algun día- la que reciten todos los pilotos del mundo."

****
###
****

PARTE V

EL REPLIEGUE CON HONOR DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I - Las previsiones en el Continente.

CAPITULO II - La ejecución en el Continente.

CAPITULO III - El retorno de nuestros prisioneros (falta).

CAPITULO I

LAS PREVISIONES EN EL CONTINENTE

La directiva del CAE

932. El día 15 de junio de 1982 el Comando Aéreo Estratégico emitió la Directiva «S» Repliegue 1982 (Anexo), firmada por su Comandante Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER. Esta Directiva era preparatoria y preveía su ejecución cuando se la ordenara por mensaje. Tenía dos criterios básicos:

1) El personal a cargo de confeccionar el INFORME DE GUERRA (ordenado por otra Directiva Especial) no replegaría.

2) Se basaba en la experiencia obtenida en el repliegue 1978.

933. Su misión preveía «Replegar ordenada y coordinadamente los medios de las BBAAMM a sus unidades de origen y a los depósitos intermedios de materiales y armamentos en CRV y GAL. A fin de reiniciar las actividades normales (tiempo de paz) y preservar los materiales y el armamento destinado a las operaciones en tiempo de guerra.

934. En su concepto de la operación preveía dos prioridades:

1) Escuadrones Aéreos, su apoyo técnico y otros medios.

2) Comunicaciones con la FAS, alojamiento y racionamiento, seguridad y personal seleccionado para elaborar el «Informe Parcial».

935. Finalmente esta Directiva posée un Anexo, destinado a previsiones respecto a los materiales, equipos y armamentos que se almacenaran en los depósitos de GAL y CRV y en otros a crearse.
Además ordena -a la FAS- coordinar con el Comando Aéreo de Transporte y con las Unidades receptoras del material para el repliegue por modo aéreo y terrestre.

La Directiva de la FAS

936. El día 17-jun, el Comando de la FAS emitió su Directiva «Repliegue» (Anexo), basada en la ordenada por el CAE y preveía el repliegue, de los medios que se encontraban bajo su Comando y Control Operacional a sus Unidades de origen o depósitos correspondientes. Iba dirigida a las Bases Aéreas Militares de SJU-SCZ-GAL-GRA-CRV y TRE.

937. La tarea se ejecutaría en dos fases:

1) Fase 1 - Preparación (clasificación de elementos, novedades, requerimiento transporte, informe final).

2) Fase 2 - Repliegue (Prioridades: Escuadrones aéreos, armamento aéreo, apoyo técnico, seguridad y defensa, comunicaciones, Jefaturas BBAAMM y Comando FAS).

938. Esta Directiva contenía un solo Anexo (Material), que preveía tareas respecto a:

- Material Aéreo.
- Infraestructura.
- Material Terrestre.
- Combustible y lubricantes.
- Armamento.
- Transporte terrestre.
- Abastecimiento (Intendencia y Sanidad).
- Contralor de Cargos.

CAPITULO II

LA EJECUCION EN EL CONTINENTE

Los Sistemas de Armas de la FAS

939. – Las previsiones para el repliegue remitidas oportunamente se pusieron en práctica a partir del 19 de junio en todo el ámbito dependiente de la FAS y para el día 20 a las 12:00 hs la situación era: (Mensaje GHO 201235 CRVOBJF):

1) El Sistema MK-62 (CANBERRA) había sido replegado a PAR sin novedad, la columna terrestre había partido desde GAL y vía SCZ se dirigía a Paraná.

2) El Sistema IA-58 (PUCARA), sus aviones, desde SCZ habían partido rumbo a PAR, excepto uno F/S el día 19 de junio pero debieron pernoctar en PAL por meteorología.

3) El Sistema A-4B, en SJU, se encontraba demorado por meteorología. Posteriormente se le ordenaría mantener su despliegue hasta el 27 de junio, en que regresaron a RYD, constituyendose en el último Sistema de Armas que replegó.

4) El Sistema M-5 (DAGGER) para esta fecha, sus aviones, habían regresado a DIL, su apoyo técnico estaba en proceso de repliegue (por modo aéreo y terrestre).

5) El Sistema A-4C, al igual que los otros Escuadrones, en SJU, estaba demorado por meteorología. Pero su regreso a DOZ iba a ser muy próximo: el día siguiente.

6) El Sistema KC-130, que consistía de dos unidades, había replegado una a PAL y la restante permanecía en CRV hasta el regreso de los A-4B.

7) El Escuadrón Fenix, había replegado ya 11 aviones. Quedaban, en distintos, aeródromos 12 aviones más que replegarían en los próximos días.

8) El Escuadrón de Busqueda y Salvamento, todavía no había iniciado el repliegue, pero lo hacía el día siguiente (21-jun) y escalonaría sus vuelos hasta el 24 de junio de 1982.

Se terminó de imprimir en OSFA - Departamento Gráfico año 1990

[illegible]

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL
DE LA
FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO II

Edición Limitada

FUERZA AEREA ARGENTINA

016

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

DIRECTIVA 308/83 EMGFAA

La Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas

INFORME HISTORICO OFICIAL

DE LA

FUERZA AEREA ARGENTINA

"PROVISORIO"

TOMO II

Edición Limitada

694. Simultáneamente con las operaciones de asalto anfibio, el Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), desarrollaba las siguientes actividades de protección y diversión:

1) Cañoneo naval (06:00 a 09:00) a Goose Green y Darwin por unidades de superficie (HMS ARDENT) desde el Estrecho San Carlos (Anexo PIV-III-1).

2) Ataque aéreo a Howard. Una misión adjudicada por el control aéreo, sin planificación predispuesta a un GR 3 solitario que sobrevoló dos veces las posiciones argentinas sin localizar blancos y fue derribado (blow pipe del E.A.) en el 2do. pasaje (piloto eyectado y prisionero (Flt.Lt. J. GLOVER).

3) A partir de 05:00 aproximadamente comenzó la actividad de PAC en previsión del ataque aéreo argentino; estas secciones se relevaron durante todo el día y algunas fueron derivadas a ataques (como el de Howard y el que sigue).

4) Ataque a helicópteros propios en Monte Kent por aviones GR 3 (hora :) destruyó 1 Chinook CH-47, 1 Puma y 1 Bell 1 H de aviación de Ejército.

5) Ataque terrestre (elementos SAS) a Darwin y posiciones de FAA de Goose Green, antes del alba.

Los pensamientos de un Aviador de caza

695. En nuestro continente, uno de los integrantes de la FAS, estacionado en la BAM San Julian meditaba así:

- "En la madrugada de ese día, Gran Bretaña inicia el desembarco. La noche anterior nuestro Canciller había hablado por televisión, y expresado: "Ya no queda nada por hacer, vamos a la guerra". Desde horas antes yo sabía que integraba las tripulaciones que saldrían en la segunda oleada".
"Esa noche, luego de ver el noticioso, me fuí a la cama. No estaba demasiado preocupado, había ya superado todos los interrogantes de mi alma; estaba decidido a luchar; es más; no quería la guerra, la causa era noble y justa su reindivicación".
"Durante mi vida profesional, había participado en las Unidades de Caza, junto a mis Camaradas y amigos de charlas de asados, nos sentíamos entonces y nos sentímos ahora orgullosos de nuestra especialidad".
"El espíritu de todo piloto de caza es muy particular, tiene algo de lírico y bohemio, pero posee una firme personalidad, cuyo comportamiento quizás se asemeja al de los pumas. Estos, cuando están en pareja, se disputan la presa ferozmente, pero apenas se los ataca se aglutinan inmediatamente".
"Es por ello, que todo piloto que alguna vez formó

parte de una Unidad de Caza, tiene algo en común, quizás, su desafío a la vida, su osadía, su intrepi-dez, que hace que se unan ante el peligro, se prote-jan unos a otros en sus tácticas aéreas, sean cama-radas y leales amigos. En definitiva, formen un grupo humano disciplinado, profesional, austero y combativo, con un gran sentido del honor y la leal-tad"
"Fueron estos pensamientos y recuerdos de esa noche que me hiciera presentir la llegada de nuestra hora; me empujaba la voluntad de dar el ejemplo".
(My. G. PIUMA J.)

LA REACCION AEREA EN EL ARCHIPIELAGO

696. El CATOM (Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas) al ir tomando progresivamente conocimiento de la mate-rialización del asalto anfibio en San Carlos y de las operaciones aeronavales de ataque a nuestras defensa (terrestres y aéreas), alertó en especial a la BAM Cóndor, en la madrugada; la única unidad aérea de combate que poseía, al tiempo que informaba la situación a la FAS, en CRV.

LA BAM CONDOR

697. La red de observadores del aire (ROA) que tenía un puesto sobre el Estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM Cóndor en la posición PUNTA CANTERA (Alf. EGURZA - Sold. CORONEL) mantenía informada a la Base de las evoluciones de algunos bu-ques, que divisaba en el estrecho y en especial de la fragata (HMS Ardent) que cañonaba directamente al radar ELTA de la citada BAM y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo se trasladó dicho radar al Sur de la pista, acción en la caul resultó leve-mente herido el Ten Darío VALLAZA. Toda su fuerza aérea consistía en 6 IA 58 (Pucará) y sus pilotos correspondientes. La escuadri-lla prevista para accionar primariamente era la TIGRE cuyos integrantes eran: Nro. 1 Cap. BENITEZ, Nro. 2 Ten. BREST; Nro. 3 1er.Ten. MICHELOUD y Nro. 4 My. TOMBA (Voluntario en BAM CONDOR, dado que no pertenecía orgánicamente al Escuadrón Pucará. Sus funciones anteriores eran de cursante en la ESGA de la FAA, en Bs. As.).

698. Al comenzar el cañoneo naval (06:00) se reunió a dicha Escuadrilla en el Puesto de Operaciones de la BAM, se le puso en situación y se ordenó su despegue, por secciones, para tareas de reconocimiento ofensivo. La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la Ella debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker - construído en la cabecera de pista y desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían (entre andanada y anda-nada) (Anexo PIV-III-2) hacia el avión y despegaban de inmediato. Así lo hizo inicialmente el Jefe de Ella. Cap. BENITEZ (A-531) quien voló -solo- a la zona de desembarco y confirmó la presencia de los buques de asalto, pero fué derribado por Blow Pipe en proximidades de "The Gap"; se eyectó y tras larga odisea (ver

libro Cap. CARBALLO) regresó al anochecer a la BAM CONDOR.

699. Por tener ya listos sus aviones despegaron antes que el Jefe de Sección) el Nro. 4 My. TOMBA (A-511) y el Nro. 2 Ten. BREST; atacaron con cohetes y cañones, posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin, al Nro. 2 le fallaron las coheteras y se le ordenó dirigirse a BAM MLV. TOMBA volvió a la Base y orbitó en su proximidades hasta que pudo despegar el Jefe de Sección - 1er.Ten. MICHELOUD. Ambos se reunieron y dirigieron hacia el objetivo (helicópteros en Cerro BOMBILLA) pero no los encontraron. Pasó un Harrier, trataron de perseguirlo, sin lograrlo por la diferencia de velocidad; se dirigieron a la cabecera de playa y fueron atacados con cohetes antiaéreos (no ubicaron blancos en la superficie). Se les ordenó dirigirse a Pto. Argentino (desde Operaciones BAM CONDOR) allá fueron orbitando sobre el mar (observando el faro), tratando de enlazar VHF con BAM MLV, cosa que no consiguieron (habían soleccionado una frecuencia errónea) y por lo tanto no se acercaron a la citada BAM y regresaron a BAM CONDOR. Allí se les asignó otro OM: Casa en colina, "próxima a la BAM", donde se estimaba había elementos SAS que reglaban el tiro naval sobre la Base. Atacaron con cohetes certeros y la casa desapareció. Posteriormente les asignaron otro blanco, más al Norte, pero fueron interceptados por 3 Sea Harriers (Libro AWSA pág. 110/111) que derribaron al Pucará de TOMBA, quien se eyectó a 5 mts. del suelo y caminó hacia la BAM CONDOR (en su tramo final a bordo de un helicóptero Bell 212 de la VII Brigada Aérea - Matricula H-85 - tripulación Ten. LONGAR / Ten. BREA / C.1ro. PALACIOS / C.1ro. QUIÑONES). El 1er.Ten. MICHELOUD escapó entre cañadones, razante y luego de un amplio rodeo aterrizó en su base. Eran ya las 10:00 hs. aproximadamente.

700. En horas de la tarde (16:00 hs) los dos aviones restantes fueron replegados a BAM MALVINAS (A-533 TEn. GIMENEZ y A-516 Ten. CRUZADO), donde Arr. 16:45 hs.

LA BAM MALVINAS

701. Desde esta Base, donde operaban los Mc 239 de ARA, subordinados al Componente Naval del TOM-Clte. OTERO - se efectuó una salida con un avión de este tipo, tripulado por el TC OWEN CRIPPA que se dirigió (10:05 hs.) al Pto. de San Carlos y atacó (cohetes ZUNNI y Cñ), bajo el fuego, a la fragata HMS Argonaut, averiandola en su cubierta y regresando a la base S/N.

702. Esta Base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el Estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los Pucará de BAM CONDOR y además seguía siendo el único modo de comunicación con el continente; por todo ello el celo de sus defensores se extremaba.

Entra en Acción la FAS [El Callejón de las Bombas("Bomb Alley")] (Anexo PIV-III-3)

703. Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio llegaron al CFAS (procedentes del CATOM) alrededor de las

3

09:00 Previamente se habían alertado las unidades y a partir de dicha hora comenzaron a emitirse las ordenes para:

1) Primera Oleada, constituída por:

a) OF 1181 - 3 M5 -ÑANDU- 1 MK 17 Dep. GRA 09:44 Hs. (Trip. Nro. 1 Cap. ROHDE, Nro. 2 Ten. BEAN, Nro. 3 Cap. JA-NNET). Atacaron (10:32) a buques -dentro de un grupo de 3 en el Estrecho de San Carlos (HMS Broadsword, Argonaut y Plymouth). El Nro 2 Ten. Pedro Ignacio BEAN fué derri-bado por un misil Sea Wolf lanzado desde Broadsword en final de tiro, se eyectó pero no fue recuperado (primer héroe de Argentina en la Batalla de San Carlos), los restantes regresaron a GRA 11:20 hs. tras lanzar sus bombas. Esta Escuadrilla fue la primera de la FAS- en atacar los buques en el Estrecho. Efecto: HMS Broadsword averiada con más de 40 impactos de cañon.

b) OF 1182 - 3 M-5 -PERRO- 1 MK 17 Dep. GRA 09:45 hs. (Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, My. MARTINEZ). Llega-ron al objetivo 10:31, a la misma zona , y atacaron, por primera vez, a la fregata HMS ANTRIM alojándole dos bombas que no explotáron y alcanzándola con impactos de cañón, lo que le provocó considerables daños. Los "Pe-rros" escaparon a máxima velocidad, perseguidos por una PAC del 800 Sgdn (LT. HALE que disparó un AIM-9L) fuera de distancia (Anexo AWSA pág. 109) y regresaron sin otra novedad a GRA 11:24 hs. Los daños causados a esta fraga-ta obligaron a que ella solo fuera usada en el futuro como buque de enlace Malvinas-Georgias.

c) OF 1183 - 3 M5 -LEON- 1 MK 17 SJU 09:55 (Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. CASTILLO) (el Nro. 3 no decoló por téc.). Llegaron al Estrecho (10:40) y atacaron nuevamente con bombas a la ANTRIM - UN (1) impacto en la fragata y se alejaron. Aterrizaron en SJU a 11:21. Compartieron el honor, junto a los perros, de haber sacado de servicio operativo a esta unidad por el resto del conflicto.

d) OF 1184 - 3 M5 -ZORRO- 1 MK 17 SJU 09:53 (Trip. Cap. DIAZ, Ten. AGUIRRE, Cap. DELLEPIANE. Llegaron al OM (Frag. BRILLIANT) a las 10:35 pero falló el mecanismo de lanzamiento de bombas y solo atacaron con cañones, im-pactando pero con mínimos daños. Regresaron sin novedad a SJU a las 11:34.
Veamos el relato del Jefe de Ella. (Cap. Raúl A. DIAZ).

- "La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nubla-do y con niebla en el AD. San Julián. Las tripula-ciones de los Escuadrones de M-5 Dagger y A-4C allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea dado las adversas condiciones climáticas.
Nos dedicamos como lo hacíamos en cada momento dis-ponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las Islas Malvinas, a analizar las capacidades

y limitaciones del enemigo y sobre todo a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realiza* das.
En ese contexto, sabíamos de nuestras magras proba* bilidades de entablar un combate aéreo contra los SH ingleses, producto del escaso combustible que te* níamos para atacar blancos terrestres en la zona de las islas y a su vez alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PAC enemigas. De allí que descartamos incluso, el llevar misiles Aire*Aire.
Siendo oficial de operaciones del Escuadrón Mirage 5 Dagger, me correspondía determinar las "Tripula* ciones de Alerta" ante una eventual misión. En esta tarea me encontraba cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa al enterarnos que losl ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa en el Puerto San Carlos.
De los primeros indicios llegados a través del Co* mando de la FAS nadie dudó en la necesidad de ini* ciar un ataque aéreo, aún con una situación meteoro* lógica marginal.
Como suponíamos, las Ordenes Fragmentarias comenza* ron a llegar. A los M*5 nos ordenaban atacar con cañones y 2 bombas BRP de 25Ø kgs. la actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las nave* gaciones a ese punto de ataque, se procedió a reque* rir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como de toda la ruta, a analizar cuidadosa* mente la geografgía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cual sería el accionar ante la indudable presencia del CI inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo de la cabe* za de playa.
Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.
"Debí cumplir la OF 1184 la cual nos designaba en indicativo "ZORRO" y que estaba destinada a batir objetivos navales en el canal San Carlos y a atacar las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de Jefe de Ella y llevaba como numeral 2 al Ten. Aguirre y como 3 al Cap. Dellepiane, este último era la prime* ra misión cumplía hacia las Islas; para mí era la tercera.
Durante la reunión previa al vuelo se recalcó los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Yo en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la Ella de M*5 que nos precedía.
Los controles se hicieron rápidamente y nos coloca* mos también en posición para despegar, al dar máxima potencia mi avión giraba hacia la derecha producto de una falla en el freno de la rueda izquierda, tomé la decisión de hacer despegar inicialmente a los numerales y luego, una vez liberada totalmente la

4

pista inicié el decolage normalmente. Reunida la Ella se navegó hacia la isla sin incidentes, durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, las nubes y la niebla se disipaban. Proximos a la isla Gran Malvinas descendimos iniciando una navegación rasante hacia el Canal San Carlos, cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la Ella que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el Canal, se encontraban apoyando la actividad de desembarco, la sorpresa del ataque aéreo fue total, los ingleses suponían que la situación meteorológica imperante hasta unos minutos antes se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama visto superó las espectativas que mentalmente habíamos concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy, los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicirculo. Nos dirigimos a máxima velocidad (aproximadamente a 530 kts/ 980 km/h) hacia una de las fragatas más cercanas. La aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los 3 aviones. A partir de una distancia de 1.000 mts. se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brilliant", con disparos de cañones, esto quedó registrado en una filmación de la mira del avión, se observa en la película los impactos en su línea de flotación.

En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, hubieron fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloqueo del mismo por el intenso frío o por las condicones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente debido a la rapidéz del mismo, solo intentó salir de nuestra puntería adoptando máxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles SA SEAWOLF ni de sus cañones antiaéreos, tenía también un helicóptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla, felizmente no fue efectivo.

Al pasar sobre la fragata fragmentos de su estructura desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques de combustibles penldulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron maniobras defensivas para evitar

los misiles que pudieran provenir de los navíos circundantes. La situación era deficil, el accionar de la defensa antiaérea naval buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales.
El espectáculo era singular, columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trasantes, junto todo en una dansa sin igual.
Tomamos altura al continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habíamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate el que losl ingleses estaban comprometiendo para usurpar nuevamente las islas.
Nuestra impotencia: pensar que escasos eran nuestros medios aéreos para distruir al enemigo y hacer que su empresa no fuera aceptable.

- "Relato del Ten. AGUIRRE FAGET: Siendo numeral 2 en esta misión, tampoco me salieron las bombas, al hacer el escape sentí un fuerte ruido metálico. Al aterrizar en San Julián vimos p;erforaciones en los tanques exteriores, en un cono de toma de aire y una esquirla de unos 10 cm. de ancho entró por la parte inferior de la nariz atravesándola (50 cm. aprox.) y se frenó en el eje de la pedalera sin rozarme los pies. La antena de VHF (que también fué perforada) la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como "amuleto"; la tenían coalgada a la entrada de un bunker y me la obserquiaron al finalizar el conflicto.

e) OF 1185 - 2 MIII -AGUILA- -MAGIC- GAL 09:56 en salida de cobertura (Trip. Cap. HUCK, 1er.Ten. SELLES). Arribaron a MLV a FL 350/400 pero no lograron enlazar con el CIC MLV y regresaron (habiéndosele disparado un misil accidentalmente al Nro. 1) a GAL 11:19.

f) OF 1186 - 2 MIII -CONDOR- -MAGIC- GAL 10:01 cobertura (Trip My. SANCHEZ, 1er.Ten. MAGGI). Arribaron a MLV sin poder enlazar CIC. regresando sin novedad a GAL 11:19.

704. Había finalizado la primera oleada (11 salidas de ataque y 4 cobertura) con un solo avión propio derribado pero con duros resultados para el enemigo, con varios buques averiados y dos fragatas la HMS BROADSWORD y HMS AMTRIN heridas seriamente. El "Valle de las bombas" (Bomb Alley) con que los británicos rebautizaron a nuestro Estrecho de San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

<u>2da. Oleada</u>

705. Ya a las 06:36 había despegado de PAL un KC-130 (reabastecedor), el TC-70 -TIGRE- (ver párrafo 713) y para esta hora

5

(11:00) se encontraba orbitando en su PCRA, listo para reabaste- cer a los A-4; el otro Hércules C-130 TC-69 que Dep. GAL 14:02 y proveyó REV a A-4 en regreso de los objetivos atacados en el Estrecho. También se encontraba desde la primera oleada (09:30) en el aire, el avión HS-125 (RAYO) (ver párrafo 714, inc. 2). Este ahora controlaba la 2da. oleada, que fue lanzada -desde SJU- cuando estaba regresando la primera.

1) OF 1187 - 3 A4C -TERO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:17. Esta Escuadrilla tuvo problemas técnicos en el REV regresando su Jefe y su numeral. Quedaba solo el Teniente LOPEZ, Néstor Edgardo, quien en su bautismo de fuego, se incorporó a la Sección siguiente que se acercaba al PCRA y que resultó ser la PATO a la cual le falló también el numeral (Alf. MARTI- NEZ) por mismos problemas (REV).

2) OF 1188 - 3 A4C -PATO- 1 MK 17 - Dep. SJU 11:25 (Trip. Cap. ALMOÑO, Ten. LOPEZ, 1er.Ten. MANZOTTI, Daniel Eduardo. Pero se agregó a esta sección, un nuevo integrante, el guía de la sección posterior (OF 91 -RONDO-) Cap. GARCIA, que había despegado, solo, pues a su numeral (Alf. ISAAC) le había fallado el avión en la puesta en marcha. Quedaba entonces esta Escuadrilla, luego el REV, integrada así: Nro. 1 Cap. ALMOÑO, Nro. 2 Ten. LOPEZ (C-309), Nro. 3 Cap. GARCIA, Nro. 4 1er.Ten. MANZOTTI (C-325). Partieron del REV a las 12:54 ya estaban próximos al punto 1 (51 Grados 00 minutos S / 60 Grados 00 minutos W) en ruta correcta al OM. sobrevolaron la Gran Malvina y próximos al poblado "Chartres" fueron interceptados por una PAC de SEA HARRIERS del 800 Sqdn (Hermes). (Neill Thomas - XZ 492 y Mike BLISSETT - XZ 496). Los A4C debieron desprender sus bombas y escapar, intercep- tados eficazmente (HMS BRILLIANT cumplía de CIC) no tenían más que cañones para defenderse; los SEA HARRIERS, lanzaron sus eficaces SIDEWINDERS AIM-9L que impactaron en los A-4C del 1er.Ten. MANZOTTI y del Ten. LOPEZ, visualizándose una eyección propia y otra de un piloto inglés, quien en el combate aéreo aparentemente perdió el control de su avión, eyectándose un instante antes de que éste impacte contra el suelo. El piloto argentino eyectado (supuestamente el 1er.Ten. MANZOTTI) aparentemente murió debido a la alta velocidad que tenía al salir de la cabina de su avión. Todo esto ocurrió al Sur de Puerto Chrismas (Navidad), en cada- ver apareció el día 24-may (ver párrafo 759). Regresaron el PATO 1 y 3 y Arr. SJU 13:47.

3) OF 1189 - 3 A4B -MULA- 1 MK17 - GAL 11:30. Integrada ini- cialmente por el Cap. CARBALLO C-204, Ten. RINKE C-231, 1er.Ten. CACHON C-250, Alf. CARMONA C-214. CACHON regresó por fallas en el reabastecimiento en vuelo, por lo que continuaron 3 aviones. Efectuaron el cruce, y ya sobre la Gran Malvinas RINKE, tuvo falla de transferencia de combus- tible por lo que se le ordenó regresar. Ya en el Estrecho San Carlos encontraron un buque de gran tamaño (algunas publicaciones lo dan como el Río Carcaraña Argentino) pero esto es totalmente falso, pues los pilotos ya conocían de

su posición (Bahía Rey) y evidentemente el buque atacado fue un transporte que esperaba tropas especiales inglesas que intentaban un sabotaje en Darwin. CARMONA lanzó su bomba pese a la indicación en contrario del guía (simultá- nea) que evidentemente llegó tarde, por lo que se le ordenó regresar a su Base (ya no tenía armamento restante), que- dando entonces el Cap. CARBALLO, totalmente solo, para proseguir el raid, que continuó hacia el norte, por la costa este del estrecho San Carlos, en donde encontraría (en Bahía Ruiz Puente) a la fragata HMS ARDENT, allí la atacó lanzando su bomba MK 17 (1.000 lbs.) y escapó perse- guido por los cãonazos de la Fragata; Los MULA regresaron a GAL a las 14:30 Hs.
Este ataque y los posteriores a la fragata HMS "ARDENT" fueron observados por el Teniente EGURZA y el soldado CORONEL desde PUNTA CANTERA, quienes fueron testigos de su agonía y posterior hundimiento.

4) OF 1190 - 3 A4B -PICO- 1 MK 17 - Dep. GAL 11:30 - Cap. PALAVER C-207. Ten. GALVEZ C-221, 1er.Ten. GUADAGNINI C- 212, Alf. GOMEZ C-226, esta sección, de la cual un numeral regresó desde PCRA por fallas en el REV, logró llegar (2 aviones) a la zona del OM, estrecho de San Carlos, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. Arr. GAL 14:30.

706. Finalizaba así la 2da. oleada, la de los A-4 que, entre las 11:17 y 14:05 había signado el hundimiento -unas horas poste- riores y complementado con otros ataques- de la fragata tipo 21 HMS ARDENT. Aunque también allí Habían quedado para siempre, en nuestra Gran Malvina, otros dos gloriosos halcones.

<u>3ra. OLEADA</u>

707. Se integró con el segundo empleo de los M-V y M-III y A-4.

1) OF 1196 - 3 A-4B -ORION- 1 MK 17 - Dep. GAL 13:33 y OF 1197 - 3 A-4B -LEO- 1 MK 17 - Dep. GAL 12:30, LEO (Trip. 1er- .Ten. FILIPPINI C-215, Alf. VOTTERO C-224, Ten. AUTIERO C- 240), ORION (Trip. 1er.Ten.VELAZCO C-225, Ten. OSSES C-239, Ten. ROBLEDO C-222). Por fallas del ORION Nro. 1 (1er.Ten. VELAZCO) los ORION 2 y 3 se integraron a la Ella. LEO, quedando así formada la "super escuadrilla LEO" de 5 a- viones al mando del 1er.Ten. FILIPPINI. Se dirigieron di- rectamente a MLV sin efectuar REV (lo harían al regreso si era necesario) y arribaron al Estrecho dirigiéndose razante hacia Pto. de San Carlos, divisaron una fragata T-21 (La HMS ARGONAUT) que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izq. se lanzaron sobre ella y atacaron con cañones y bombas en intervalos mínimos, alojandole dos bombas que no explo- taron (Anexo AWSA pág. 115). Eran aproximadamente las 14:37. La Ella regresó intacta a GAL 15:30. La Argonaut cumplió solo funciones de CIC y A Ae por algunos días más

tarde y luego fue retirada a GB. Allí el 1er Ten. FILIPPI-NI, rozó la antena de la fragata con el tanque suplementa-rio de combustible de su avión, que perdió el cono de cola mientras la antena de la fragata quedaba doblada. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302).

- "La Argonaut entró al Estrecho de San Carlos el 20-may como escolta del Grupo Anfibio para los desem-barcos del 21-may, antes de tomar posición al NW de la cabecera de playa para actuar como piquete radar en compañía de la Broadsword y Coventry. Durante los "raids" aéreos del 21-may la "ARGONAUT" fue atacada después de las 10:00 hs. por el T/N CRIPPA en un MB-339 A (0766/4 A-115) con cañones y cohetes causando daños al sistema "Seacat" y heridas a 3 marineros.
Despuões de un pasaje sin efectividad de los M-V Dagger fue atacada luego, a poco de las 10:30 por cinco A-4B. Skyhawk y el buque fue impactado por dos bombas de 1000 lbs que afortunadamente no explo-taron. Sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestas fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (es-tallido espontaneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su (helicóptero) Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.
Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fue declarada operacional el 26-may y reasu-mió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fue reemplazada por la "MINERVA" que llegó a tomar su lugar 29/30 MAY y la ARGONAUT navegó -hacia el Este- para encontrarse con el buque de reparaciones (Stena Seaspread).
Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 05-jun-82". Nuestros 5 halcones aterrizaron en GAL entre las 14:30 y 15:30 hs.

2) OF 1193 - 3 M-5 -CUECA- 1 MK 17 - Dep. GRA 13:55 - Trip Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT, 1er.Ten. LUNA. Esta Ella., luego del despegue se enteró, que la sección (OF 1194 - 2 M-5 -LIBRA- 1 MK 17 - Trip Cap. CIMATTI, Cap. ROBLES que habían despegado inmediatamente después (15") desde el mismo AD, se volvía -el Nro. 1 Cap. CIMATTI- por perdida de aceite del motor ya que le es notificado por su Nro. 2 que deja una estela de humo negro, por lo tanto le entregó su Nro. 3 (1er.Ten. LUNA) al LIBRA 1.
Quedaron así formadas 2 secciones:
-CUECA: Nro. 1 Cap. MIR GONZALEZ, Nro. 2 Ten. BERNHARDT.
-LIBRA: Nro. 1 Cap. ROBLES, Nro. 2 1er.Ten. LUNA.
Efectúaron el cruce en tiempo claro ilimitado, pero al arribar a la Gran Malvina encontraron una capa 8/8 St (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 mts. Debieron descen-

der a rasante, pues estimaron que estaban ya dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos. (en realidad ya habían sido detectados por la "Brilliant" que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt Cdr FREDERIKSEN y S/LT A.J. GEORGE), los Cueca descendieron en formación cerrada, penetraron las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes se encontraron entre cerros, por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1er.Ten. LUNA) fue interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sgn (Hermes) Lt Cdr Frederiksen sin ser advertido por el resto de la formación. (en realidad declararon al regreso, que LUNA se había estrellado contra un cerro, aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó, quedando herido, pocos instantes antes de que su M-5 se estrellara, y fue posteriormente recuperado.

Los tres restantes continuaron inconmovibles hacia su OM (14:48) (Los Sea Harrier que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron por seguridad. Los M-5 entraron (de S a N) al Estrecho y atacaron una fragata T-21 (la ARDENT), (sin haber visualizado humo ni fuego en cubierta, pese a que este era el segundo ataque que erecibía por parte de la FAA), con cañones y bombas, alcanzándola y luego de esquivar en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28. Veamos el relato inglés (FAW pág. 302):

- "ARDENT fue atacada por un Skyhawk solitario alrededor de las 12:55, pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40 que ella fue impactada por una bomba que destruyó el (helicóptero) LYNX (XZ 244) y demolió el techo del hangar, mientras que una segunda bomba (que no explotó) fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al NW a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección".

3) OF 1199 -LAUCHA- 3 M-5 - 1 MK 17 -Trip. Cap. DONADILLE, My. PIUMA, 1er.Ten. SENN. Dep. SJU 14:00 hs. (derribados los tres 14:58 OM). Este es el relato de uno de sus componentes, el actual Vcom DONADILLE: "Debido a la demora en poner en marcha del número dos (2), y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el OM, el Jefe de la escuadrilla "RATON" cambió el órden de despegue y por consiguiente el de arribo, con el Jefe de la Escuadrilla "LAUCHA" (1er Ten ROMAN). Esta acción era factible pues la autonomía disponible operando desde la BAM San Julián, no permitía más qwue una trayectoria casi directa hacia el objetivo. La navegación se cumplió normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que a unas ciento veinte (120) millas del lugar de ataque la Escuadrilla estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas de los Salvajes sólo con veinte segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran: 8/8 de St. y Sc. a unos 400/500 metros, con la visibilidad reducida, a veces, por llovizna

nas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del OCAT en vuelo, la información de que había gran actividad de Harriers en la desembocadura norte del Estrecho de San Carlos. Estando aproximadamente a un (1) minuto de vuelo del Estrecho y con la Escuadrilla formada en linea, con una separación entre aviones de unos 200/300 metros, el numero tres (3) que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El sus- cripto, que se desempeñaba como número uno (1), miró hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1000 metros del númeroi tres y volando en el mismo sentido, unos trescientos metros más alto. En principio me pareció el perfil de un A-4B. Un hecho que me llamó la atención fué que esta aeronave iba alcanzando la linea de frente formada por la Escuadrilla, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros M- 5D. En ese mismo instante el piloto inglés divisó al "RA- TON" tres, iniciando un brusco viraje hacia este. Esta acción me permitió identificar al avión como un Sea Ha- rrier, pues pude verlo en planta. Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo, el numeral tres tardó en reaccionar, por lo que reiteré la órden (posteriormente este, que era el Cap SENN, me dijo que el avión que el había visto era otro que venía en una trayectoria a 90 grados de la nuestra, razón por la caual había demorado el viraje. Ante lo difícil de la situacioón, pues el Sea Harrier estaba acomodándose en una buena curva de persecución con respecto al tres, comencé a hacer fuego con mis cánones tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 metros. Esto hizo que el inglés abandona- ra al tres y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mio. Inmediatamente pique mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponen- te y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzába- mos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante, tampoco pude advertir impactos en el oponente pues el cruce fué muy fugaz, debido a las velocidades sumads de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con mínima altura (30/40 mts.). Al salir en viraje hacia la derecha casi tuve que invertir mi avión pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que había iniciado un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibí el impacto de un misil inglés, que dejó a mi avion total- mente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que este colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que había corrido mi numeral dos (My PIUMA). Luego del descenso en paracaidas, si bién tenía serios trastornos de visión debido a la alta veloci- dad con que me había eyectado, pude caminar aproximadamente unos veinticinco (25) kilómetros hasta llegar por mis pro- pios medios hasta Puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre. La PAC británica estuvo integrada por Lt Cdr N.D. WARD (2A 175) y Lt S.R. THOMAS del Escuadrón

801 (Invincible). Las apreciaciones del My. DONADILLE y My. PIUMA, posteriores a este FombatJ coinciden en declarar que ambos dispararon sus cañones, desde muy cerca a un Harrier de esta PAC y creen haber impactado en el mismo. De confir- marse ser'phia este un brillante logro de nuestros caza- dores en el combate aire-aire (y el único caso de daños o derribo A-A en todo el conflicto por nuestra parte). Veamos lo que, en 1986, dice el libro FAW de la R.N. (pág. 217): "Mientras WARD se comunicaba con Brilliant, el y THOMAS estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Puerto Howard. WARD de pronto se dió cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con THOMAS (su nume- ral). Preocupado y luego de una breve busqueda de él, WARD informó al Invincible que el estimaba que THOMAS había sido derribado. En realidad el había recibido algun impacto de la AAe de Port Howard (NT En realidad allí solo había Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto F/S su radio. Entonces, muy corto de combustible, WARD llegó al PAL a las 15:30 donde encontró a un recien llegado THOMAS, vivo y coleando. El daño a su avión (el primero que se infringia a un Sea Harrier del Invincible) (SIC) fue reparado en 24 horas".
La información que posee la F.A.A. es que este avión no pudo llegar al PAL y aterrizó de emergencia al Norte de la Isla soledad, de donde su piloto fue rescatado en un Sea King

4) OF 1198 -RATON- 3 M5 - 1 MK 17 - (SJU 14:05) Trip. My. PUGA, 1er.Ten. ROMAN, 1er.Ten. CALLEJO (Despegue SJU 14:05 aprox.) 15:00 entraron en el Estrecho San Carlos y atacaron con 2 bombas (la del guía no se desprendió) y cañones al HMS BRILLIANT que operaba como CIC, hiriendo a un controla- dor mientras que el Nro. 3 atacó otra fragata en las inme- diaciones; arribaron a su base (los tres) SJU S/N a las 15:45 hs.

* En final sobre el Estrecho San Carlos, diviso 1 buque a las 11:00 hs. El Nro. 3 no lo ve y sigue formado al Nro. 1. Atacó con cañones y lanzó las dos bombas. El Nro. 2 divisa otro buque más al Norte.

4ta. OLEADA

708. Doce minutos más tarde se lanzó la 4ta. y última oleada del día; ahora con los A-4 (B y C) sin REV en el vuelo de ida (solo previsto al regreso de ser necesario):

1) OF 1201 -RASPON- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. CAFFARA- TTI, Ten. LUCERO, el tercer avión no despegó por fallas técnicas. Desp. SJU 15:57 hs. Su objetivo era el mismo que el de la Escuadrilla "CHOCLO", cumpliendo la navegación un (1) minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno regresaron sin REV a SJU, Arr 17:29.

2) OF 1202 -CHOCLO- 3 A-4C - 1 MK 17 - Cñ (Trip Cap. PIERINI,

9

le.,.Ten. URETA, Ten. MENDEZ). Desp. SJU 15:49. Su objetivo Mate.ial e.an buques en el Canal COTON (52 g.ados, 61 minutos oeste) y zonas p.óximas. Se sob.evoló el luga. sin detecta. buque alguno, .eg.esando sin hace. .eabastecimien- to a la Base de asiento. A... SJU 17:32.

3) OF 1203 "MATE" 4 A-4B - 1 MK 17 - Cñ (T.ip. Cap. VARELA C- 207, Ten. ROCA C-214, Ten. MAYOR C-242, Alf. MORONI C-212). Desp. GAL 16:30 hs. Se di.igie.on al Est.echo de San Ca.los y ent.a.on po. Punta Co..entada, ya con el c.epúsculo y poca visibilidad; .eg.esan sin avista. ningún buque. A... GAL 19:00.

709. Las unidades de combate de la FAS, al finaliza. un día de glo.ia, .eposaban... tal vez asomb.adas de su p.opio co.aje.

Nuest.os Helicópte.os

710. Cumplie.on ese día las sigiuientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, mat.ícula H-83, indicativo "HALCON", a.ma- do con cuat.o (4) amet.allado.as B.owning 7,62 mm, que despegó de Da.win a las 10:00 ho.as pa.a una misión de Busqueda y Rescate, ate..izando alli nuevamente a las 10:30 ho.as. T.ipulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUENA (CP), C le.o LOPEZ A. (M) y C le.o LOPEZ R. (OP).

2) Un (1) Bell ~~212~~, mat.ícula H-83, indicativo "CONDOR", que despegó de Da.win a las 17:15 ho.as pa.a cumpli. una ta.ea de .eabastecimiento de la ROA, ate..izando nuevamente en Da.win a las 17:45 ho.as. T.ipulantes: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C le.o LPEZ A. (M), C le.o LOPEZ R. (OP) y C le.o MONTALDO (A).

3) Un (1) Bell 212, mat.ícula H-85, indicativo "TORDO", a.mado con cuat.o (4) amet.allado.as B.owning 7,62 mm, que despegó de Da.win a las 17:15 ho.as pa.a una misión de Busqueda y Rescate, ate..izando en Da.win a las 18:40 ho.as. T.ipula- ción: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C le.o PALACIOS (M) y C le.o QUIÑONES (OP). En este vuelo se conc.etó la p.ime.a misión de Busqueda y Rescate que tuvo éxito po. pa.te del Escuad.ón Helicópte.os en Malvinas. En p.ime. luga. se encont.ó al avión (Puca.á) con evidencias de una eyección, luego se ubicó al asiento y al pa.acaidas, p.osiguiendo luego la busqueda del piloto. Oscu.eció muy p.onto ya que estaba nublado, l^ que no impidió que se siguie.a buscando, hasta que una bengala les pe.mitió encont.a. el luga. en donde estaba el piloto (My TOMBA). Reg.esa.on guiados po. el Rada. de a.tille.ía y en la ap.oximación final fue.on ayudados po. un.cí.culo de linte.nas que el pe.sonal man- tenía encendidas en la BAM Cóndo. pa.a que pudie.an ate..i- za. con alguna .efe.encia.

La meteo.ología

711. El tiempo que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba -a las 17:00 hs.- a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacia el Este, un frente frío (provocado por un centro de Baja) al SW de Tierra del Fuego, con precipitaciones y nubosidad baja.

Los ataques de nuestra aviación naval

712. Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A-4Q operaban desde su Base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos (2) oleadas (De 6 a-viones cada una) en los siguientes horarios: (según informe del C.F. TROITIÑO)

1) A las 11:05 Hs. 6 A-4Q, dos escuadrillas al mando del CC ZUBIZARRETA y CC Castro FOX con Mh SE. C/U entraron al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto Fox ini-ciaron el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2) A las 15:00/15:15 Hs. 6 A-4Q - 4 MK-82, de los cuales:

   a) 3 A-4Q (Nro 1 CC PHILIPPI, Nro 2 TF MARQUEZ y Nro 3 TC ARCA) atacaron en proximidades de los islotes Tyssen a un destructor o fragata, logrando impactos directos. Posteriormente fueron perseguidos por una PAC (Del 800 Sqdn Invincible) y derribados (Nro 1 y Nro 2) por side-winder AIM-9L (CC PHILIPPI, eyectado y luego recu-perado; TF MARQUEZ fallecido), mientras que el Nro 3 fue averiado por cañones del buque atacado, logrando ARCA llegar a proximidades de Puerto argentino, donde se eyectó y fue recuperado.

   b) 3 A-4Q (ROTELO - LECOUR - SYLVESTER) operaron en la boca sur del Estrecho (Márgen derecha) donde atacaron una fragata no identificada y regresaron a su Base sin novedad.

Los Reabastecedores KC-130

713. Desde las 06:36 hasta las 18:25 dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1) TC-69 -Vcom. LITRENTA (Cte) Cap. DESTEFANIS (2do. Piloto) My. MENSI (Nav.) Despegue de GAL 14:02. En previsión REV de Ellas (4ta. Oleada) al regreso de OOMM. Arr. GAL 18:25.

2) TC-70 -TIGRE- Vcom. CABANILLAS (Cte) My. MARTINEZ (2do. piloto) Vcom. SPERANZA (Nav) Despegue PAL 06:36, se dirigió al PCRA en Lat. Long. , para REV de Ellas (2da. Oleada) en su vuelo de ida al ON.

Las salidas del Escuadrón FENIX

714. El Escuadrón FENIX ese día fue también una valiosa herramienta para velar los ataques reales que lanzaba la FAS exponiendo sus aviones y sus heroicas tripulaciones, (muchos de ellos aviadores civiles), a la detección y probable ataque de las armas antiaéreas y aún contra aéreas del enemigo. Así salieron:

1) Salidas de Diversión

a) OF 2138 - 2 LR-35 -PUA- Tripulación. Nro. 1 Cap. AR-QUES/Cap. PANE, Nro. 2 Cap. JURI/Ten.CERCEDO. FL 300. Dep. CRV 11:26 a (51 Grados, 30 minutos, S - 63 Grados, 00 minutos, W), descenso FL 20 posterior Arr. SCZ 13:40 hs.

b) OF 2139 - 1 LR-35 A -PONCHO- Tripulación Cap. MARTINEZ-/Ten. CASADO. FL 300 GRA 11:36a (54 Grados, 00 minutos, S - 61 Grados, 00 minutos, W, descenso con R Grados 70 Grados a FL 20, posterior Arr. GRA 12:50 hs.

c) OF 2141 - 2 LT-35 A -PUA- Tripulación: Nro. 1 Cap. ARQUES/Cap. PANE- Nro. 2 Cap. JURI/Ten. CERCEDO. FL 300 SCZ 13:53 a (47 Grados, 30 minutos, S - 61 Grados, 00 minutos, W). Descenso Rumbo 70 Grados a FL 20, posterior SCZ 15:18.

d) OF 2145 - 2 LR-35 A -FUEGO- Tripulación: Nro. 1 My. GONZALEZ/Cap. CEAGLIO- Nro.2 1er. Ten. ACOSTA/Alf. RE-DONDA SCZ 16:10 FL 300 a (48 Grados, 30 minutos S - 62 Grados, 00 minutos W). Descenso Rumbo 150 grados a FL 20, posterior CRV Arr. 18:10.

c) OF 2146 - 1 LR-35 A -PONCHO- Tripulación: Dep. GRA 16:10 a FL 300 (53 Grados, 30 minutos S - 61 Grados, 00 Arr. GRA 17:53.

e) OF - 1 LR-35 A - - Tripulación: My Nicolás BENZA, 1er Ten RONCONI y C 1ero MOTHE J., quienes guia-ron a los Mirge 5 D que cumplieron la OF número 1193 (CUECA - pág. 8), hasta las proximidades de los Montes HORNBY (visualizados con St. bajos sobre ellos), en la isla Gran Malvina. Durante el regreso a Río Grande, con 150 pies de altura (50 Mts.), se cruzaron en rumbos opuestos con tres (3) A-4 de la Armada, sobre la Bhía San Julián.

2) Salidas retransmisor:

- Transportaban al Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Ellas de ataque en vuelo, en delegación de autoridad operativa del Comando FAS, a la vez que enlazaba a éste con aquellas, informando resultados del ataque:

a) OF 2136 - 1 HS - 125 -RAYO- Cte. Ten. POGGI/S.P. ACOSTA (Trip. OCAT: Vcom. TORRES, My. MEDINA) Dep. CRV 09:30.

Punto espera CRV Arr. CRv 14:00. OM 51 Grados, 00 minu-tos S / 63 Grados 00 minutos W FL 180 interceptado por PAC-FL 210.

b) OF 2140 - 1 LR-35 A - RAYO (trip.: Vcom. DE LA COLINA/-Ten. FELICE/ -OCAT- Vcom. PEREYRA) Desp. CRV 13:29. Punto espera CRV Arr. CRV 17:04. OM 54:00/61:00 W FL 400 Interceptado por PAC FL 400.

c) OF 2144 - 1 HS - 125 -RAYO 1- (Trip. Ten. POGGI/ -OCAT- Vcom. TORRES/My. MEDINA/S.P. ACOSTA) OM 51:30 S/63:00 W FL 100 - Interceptado por PAC FL 280.

3) Salidas de exploración y guiado:

a) OF 2142 - 1 LR-35 A -PUA- Tripulación: Cap. BUIRA/Ten. CABALLERO Desp. GRA 09:39. Bajo control CIC GDE, Arr. GDE 11:35.

Anochece el 21 de Mayo de 1982

715. nochese el 21 deMayo, el Comando de la FAS ordena a la BAM San Julian (Escdr. A-4C), eltraslado de 3 aviones salidos de inspección desde DOZ a SJU para ello se designa al Cap. Garcia, ler.Ten. Constantino y Ten. Cuello, a bordos de un LR 35A desde SJU a DOZ donde arriba a las 01:00 hs. del dia 22-may, posterior a los vuelos de mantenimientos respectivos a cargo del Cap. Garcia, se produce el traslado a SJU despegando de DOZ a las 15:30 hs. conformando la Ella 1 Cap. Garcia, 2 Ten. Cuello y 3 ler.Ten. Constantino,

El dia mas glorioso de la F.A.A.

716. Este fue el dia más glorioso de la Fuerza Aérea Sur (Cte. Brig. Ernesto H. CRESPO) y esforzado de la BAM CONDOR (Goose Green) en nuestro archipiélago, dependiente del CATOM (Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS). A estos dos organismos opera-tivos, integrados (en todos sus niveles) por sus hombres más capaces que demostraron su valor y su moral, la FAA debe su orgullo histórico.

El Balance del dia

717. Después del tremendo esfuerzo, en el EM de la FAS, se evaluaban las operaciones de combate:

1) Efectividad de los sistemas de armas empleados:

a) Sistema A-4B

- Salidas previstas	20	100	por ciento
- No salen por Tec.	2	10	por ciento
- Derribados	-	-	

- Regresan	18	100 por ciento
b) Sistema A-4C		
- Salidas previstas	14	100 por ciento
- No salen por Tec.	5	35 por ciento
- Derribados	2	22,5 por ciento
- Regresan	7	78,5 por ciento
c) Sistema M-5		
- Salidas previstas	23	100 por ciento
- No salen por Tec.	2	8,5 por ciento
- Derribados	5	23,5 por ciento
- Regresan	16	76,5 por ciento
d) Sistema M-III		
- Salidas previstas	6	100 por ciento
- No salen por Tec.	-	-
- Derribados	-	-
- Regresan	6	100 por ciento
e) Sistema Pucará		
- Salidas ordenadas	4	
- No salen por Tec.	-	-
- No salen por Sit.Oper.Terr.	-	-
- Derribados	2	50 por ciento
- Regresaron	2	50 por ciento

2) <u>Disponibilidad de medios remanentes</u>

(Aviones de combate de la FAS)

a) Dotación anterior	47 aviones
b) Derribados	7 aviones
c) Saldo disponible	40 aviones

d) Porcentaje de pérdida 15 aviones

3) Daños estimados al enemigo

- La evaluación que, a esta altura de los aconteci- mientos, el EM FAS hacía en base a la información disponible era:

1) Tres fragatas hundidas (en realidad era solo la HMS ARDENT que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundiría al día siguiente)

2) Dos Sea Harrier derribados. En realidad fueron:

- UN (1) Harrier derribado (piloto prisionero)

- UN (1) Harrier derribado (por cañones A-A, piloto recuperado, confirmado parcialmente por UK).

3) Tres fragatas averiadas. En realidad fueron:

- Fragata tipo 21 ARGONAUT - ANTRIM - BRILLIANT - averiadas de consideración, BROADSWORD y ALACRITY levemente.

\\

El Día 22 de Mayo de 1982 (SABADO)

La meteorología

718. Una zona frontal, orientada N/S en las provincias Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja (y nieve) la línea de la costa continental, afectando los AADD de despliegue FAS.
En el área Malvinas: poco nuboso en las primeras horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles sector W. Ultima hora de la tarde disminución del techo y aumento nubosidad con preci- pitaciones aisladas.

- "Cuando levanté los ojos, me encontré con un cielo despejado, había dejado de llover y una bóveda con un intenso color azúl y miles de estrellas me cu- brían como si fuera un manto. Que espectáculo mara- villoso ! qué soledad !, nunca había distinguido con tanta nitidez la "Cruz del Sur", la observé extasia- do, bellísima, en ese sector tan austral de nuestro País."
"No sé porque hay imágenes y pensamientos que pasan como relámpagos por nuestras cabezas. Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo, como si Dios se hubiera apiadado de mí y me dijera...!! Adelante, Adelante !! te doy otra oportunidad. La hemorragia de boca y nariz habían cesado, mi respi- ración ya era más controlada, sólo el tobillo y mi columna seguían con mucho dolor."
"Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha, estaba menos agitado que el día anterior, y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho, debía pisar simpre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía contro- lar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral."
"Me había propuesto llegar ese día al refugio, por lo tanto debía descansar sólo cuando realmente estu- viera agotado. No comprendía como no había llegado hasta allí el día anterior; sólo había caminado unos 400 metros en un lapso de 2 horas."
"Me encontraba subiendo los últimos 100 metros, serían aproximadamente las 14:00 horas; 24 horas después de mi eyección, cuando nuevamente me desba- rranco y caigo con todos los elmentos de superviven- cia esparciéndose a lo largo de mi trayectoria de descenso."
Tomo conciencia que debo controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del día antrior; caminaba 10 ó 20 metros y me desplomaba, e inmediatamente quería seguir avanzando; ! Pero cómo controlaba el tiempo de descanso !. Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido, que por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.

Me dió resultado, 50 ó 60 minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero."
"No podía creerlo, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún Kelper, ningún animal. Ahora debía decidir como sortear ese alambrado de púas que no era muy alto, pero tampoco bajo."
"Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, (3 ó 4) cuyas transqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas, para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado."
"Tendido en el suelo y a metros de la casa, saqué el lazo de la cintura y apuntando con mi revólver, grité, !!Vive alguién!!, me sorprendió escuchar mi voz, no sé porque grité, quizas con la esperanza que alguién me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado."
"La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de 2 metros por 3 de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 ó tal vez 20 minutos."
"Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda, tomé dos aspirinetas y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decia "QUEEN DRINK" (El trago de la reina), la iba a usar como caramaniola."
"Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia puerto Howard, que ya creía que estaba aproximadamente a 5 km. del lugar de mi caída."
"Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pié, escucho el ruido caractrístico de las palas de un helicóptero, Que emoción!! podría afirmar que sentía los latidos de mi corazón."
"Rapidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome llego al borde del cerro. Allí abajo veo un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era Británico o Argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela Argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubre la colina."
"Que emoción indescriptible, de espalda a la tierra, miraba fijamente al helicóptero como se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria, que maravillosa era la vida."
"En pocos minutos sería rescatado, trasladado a un

12

hospital, examinado por médicos y fundamentalmente a un lugar confortable, al reparo del frío y el viento; en fin con todo lo necesario para aferrarme a la vida."

"Tirado en el suelo, el helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos Suboficiales con una camilla y un Capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate."

"Ya en el helicóptero, el Comandante de Aeronave, Primer Teniente D. Marcelo Jorge PINTO, me pregunta si había visto a otro Oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que si, que me llevaran hasta los restos de mi avión donde resultaría más facil ubicarme."

"Minutos más tarde, recuperamos al Primer Teniente SENN, compañero de misión y luego de un emotivo abrazo nos dirigimos a Puerto Howard."

"Al llegar a dicho puerto el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al Primer Teniente de la RAF D. Jeff CLOVER (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios."

"Cuando el aviador inglés subió al helicóptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo, mi primera reacción es extenderle la mano y ofrecerle mi taza; tomamos café, conversamos un poco. El estaba bastante confundido."

"La odisea que precede nuestro traslado a Darwin, es otra historia. El cruce del Canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no solo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enmigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podrían derribar."

"Sobre nuestras Islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmnte aterrizamos y nos trasladaron al Hospital de Campaña, no sin antes presenciar el ataque de una Sección de Harrier y el derribo de uno de ellos."

"Después de dos días "Gracias a Dios", era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Dscansé profundamente. Cuando desperté, no sabía cuánto tiempo había transcurrido."

Fdo. Gustavo PIUMA JUSTO

El accionar del enemigo

719. Aprovechando al mal tiempo sobre el Continente que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, el enemigo británico:

1) Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de tropas remontando a 3.000 (No picnic) el

número de hombres y asimismo pertrechos indispensables.

2) Efectúa ROF sobre el Estrecho con su arma aérea. Una sec# ción de Harriers (R.FREDEIKSEN en elSea Harrier XZ#46Ø y M. HALE en el Sea Harrier XZ#499 deX "Hermes") atacó (Ø8:23) y averió al GC#83 (PNA) " Río Iguazú", que transportaba dos obuses 1Ø.5 Otto Mellara del E.A. para la Guarnición Dar# win, obligándolo a varar en la costa N del Seno Choiseul, con 1 muerto y dos heridos. El fallecido en este ataque era un Suboficial de Prefectura Nacional al ser alcanzado en el pecho por un proyectil, mientras se encontraba con la ametralladora repeliendo el ataque. Según se comentó ese día, en esta heroica acción había averiado uno de los aviones atacantes. Los náufragos fueron recuperados (5 heridos, 1 cadaver y resto tripulación), 1 cañón y muni# ciones.

3) Hostigó, con ataques aéreos rasante a la pista de BAM Cóndor (14:28), sin daños. Se estima 1 Harrier averiado por A.Aé. (Anexo Gl AA # Darwin # 22 May).

Relato Ten. BREA: Los ataques fueron en vuelo rasan# te, con lanzamiento de Chaff, el personal adel Es# cuadrón helicópteros de la B.A.M. Cóndor con ametra# lladoras 12.7Ø emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupaban efectuaron ráfagas sobre ael numeral de la sección atacante observandose a través de la munición la precisión de los disparos.

Relato My. POSE ORTIZ DE ROSAS: La R.O.A. aviso que entraban hacia la B.A.M. Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del Esc. Helicópteros cumplían tur# nos en 2 ametralladoras 12,7Ø mm. y 2 7,62 que aeran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2#may#82, el 1er.Ten.FERNANDEZ estaba a cargo en esa oportunidad. Vi aparecer un Harrier sobre el canal en vuelo bajo debido al fuerte viento de frente que tenía a muy baja velocidad terrestre. con total serenidad el 1er.Ten., refirió el blanco y ordeno "Fuego Libre". El avión lo ví envuelto en proyectiles trazadores (las bandas las teníamos armadas unicamente con esta munición). El avión se elevó e inclino sus planos a la derecha, todo el mundo continuo disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos y lo ví desaparecer en franco des# censo detras del lomo que era la pista aún inclina# do, me quedé unos segundos esperando oir o ver detras del lomo la explosión, no fue así y ordene un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar seguro que había sido derribado pero no fué locali# zado.

La conducción Superior Argentina

B

720. En los altos organismos de nuestra conducción política militar (Junta Militar - EMC) se evaluaron los acontecimientos del día 21 y en especial el hecho trascendental de la cabecera de playa que el enemigo había logrado consolidar en el área de San Carlos.

721. Aparte de otras medidas de carácter militar -tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva estratégica terrestre se planificó una acción conjunta (ARA/FAA) para el ataque a dicha cabecera de playa. Las tareas principales (dentro de las operaciones de CB) para la FAA eran el ataque a objetivos terrestres en Puerto San Carlos y Puerto Sussex, mientras que a CANA se le adjudicaron OM terrestres y navales en Establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

La FAS

722. Este Comando comenzó a planificar, durante la noche 21/22, las operaciones de ataque a objetivos terrestres (AOT) con sus consiguientes operaciones de apoyo (cobertura - REV - Diversión - Control Aerotáctico). Tenía que superar tres obstáculos principales:

1) El mal tiempo reinante en el Continente y en las áreas de REV que si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida de las salidas, penalizaba, seriamente su recuperación.

2) El agotamiento y desgaste operativo sufrido por las Unidades de combateel día anterior a causa del tremendo esfuerzo (operativo y técnico) realizado.

3) La ausencia de OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) en el área de los OM terrestres. Así y todo, la FAS actuaba con todas sus capacidades remanentes. Cumplió así:

a) Las salidas de diversión en la madrugada

- OF 2162 -PUA- T-21 (Trip. ler.Ten. BIANCO/Ten. HERRREROS), Desp. CRV 00:30 a FL 330 Pto. 2 (48 Grados, 42 minutos, S - 62 Grados, 45 minutos, W) descenso a 2000 ft a CRV, Arr. 02:00. Esta salida provocó una salida de PAC que se dirigió a su intercepción.

- OF 1206 -POTRO- 1 LJ-35 - (Trip. Cap. BENZA /ler. Ten. RONCONI/ C lero MOTHE), Desp. GRA 03:00 Hs. (GRA vertical MLV-GRA - Fl 400). Este avión enlazó CIC MLV a las 04:01 y provocó una salida Sea Harrier para interceptarlo. El POTRO regresó a casa 04:20, aterrizando en GRA 05:08.

- OF 2162 -FENIX- T-21 (Trip. Cap. GONZALEZ/Ten. CERCEDO) Desp. CRV 01:12 a FL 330, Pto. 3 (49 Grados, 12 minutos, S - 63 Grados, 14 minutos, W), regreso a CRV. Arr. 03:24. CIC ordenó su regreso y fué atacado

S. Dart.

* OF 2161 *CARDO* LR*35 * Desp. CRV 21:10 (Trip. Vcom. DE LA COLINA/Ten. FELICE) a FL 330, Pto. 1 (48 Grados, 35 minutos, S * 62 Grados, 36 minutos, W), descenso 2000 Ft y regreso a CRV. Arr. 22:55.

* OF 2164 *SOL* LR*35 A (Trip. My. GONZALEZ/Cap. CEA* GLIO). Desp. SJU 22:41 a Pto. 4 (49 Grados, 12 minutos, S * 63 Grados, 14 minutos S) FL 300, des* censo y regreso SJU. Arr. 23:59.

* OF 2166 *LUNA* LR*35 A (Trip. 1er.Ten. ACOSTA/Alf. REDONDA) Desp. SJU 23:59 FL 300 a Pto. 5 (49 Grados, 30 minutos, S * 63 Grados, 30 minutos), descenso y regreso SJU. Arr. 01:18.

b) <u>Las salidas de combate</u>

* A partir del mediodía la FAS puso en ejecución las siguientes salidas de combate Anexo PIV*III*4):

* OF 1204 * 4 A*4C *LEON* 3 BRP. Desp. SJU 12:04 (Trip. Cap. CAFARATTI, Ten. BONO, 1er.Ten. URETA, Ten. CODRINGTON). Llegaron al Estrecho de San Car* los, con muy malas condiciones meteorológicas, las que para el posible ataque visual al Puerto (San Carlos) se agravaron, reduciendo toda visibilidad. Además, la falta de un OCAA en la zona del objetivo y la falta de señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad del ataque. El guía sus* pendió la misión y al regresar, próximos a cruzar el Estrecho San Carlos, observaron en su costa este (Bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín), un buque que no fué atacado por la Escuadrilla, por haber sido avistado en una posición relativa a la de la Escuadrilla que exigía un viraje tal que demoraba el ataque, con el consiguiente peligro de derribo para los aviones, por lo cual dieron potencia a pleno en sus aviones y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje en San Julián, informa* ron la posición del buque avistado y que no habían podido atacar, enterándose que se trataba de un buque argentino que se encontraba varado debido a un ataque de una fragata inglesa. Regresaron y Arr. SJU 14:45.

* OF 1207 * 6 A*4B *CHISPA* BRP Desp. GAL 15:15 OM Pto. Sussex. Luego del REV siguieron sólo 2 aviones (Nro. 1 Cap. VARELA C*250, Nro. 2 1er.Ten. SANCHEZ C*231). Regresaron 1er.Ten. BERRIER, Ten. CERVERA, Ten. ROCA C*228, Ten. MAYOR C*207 (todos por distin* tos problemas técnicos). Esta sección llegó por instrumentos al OM y estimando (por OMEGA) efectua* ron el lanzamiento sin resultados comprobados. En el

14

regreso, avistaron 2 fragatas a unos 500 mts de la costa y a 2 helicópteros Sea King. Arr. 18:15.

723. Simultáneamente a estas salidas AOT, los Mirage III, efectuaron salidas de cobertura.

- OF 1208 - 2 M-III -PITON- (Trip. My. SANCHEZ, Cap. CZERWINSKY) Desp. GAL 14:42, orbitaron MLV - FL 400 sin poder enlazar CIC MLV (entre 15:10/22) regresando S/N. Arr. GAL 16:03.

- OF 1209 - 2 M-III -COBRA- (Trip. Cap. HUCK, Cap. BALLESTEROS) Desp. GAL 15:45. Estuvieron en el área MLV a 16:15 FL 400, nuevamente sin enlace CIC/OCAT. Regresan a GAL Arr. 17:22 S/N.

c) Otras salidas de apoyo operativo

- De REV 2 KC 130 -CACHO- (TC 69) y DURO (TC 70). Trip. TC 70: Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCH, S.A. PAJON, S.P. PLASCENCIA. Horas voladas 04:00.

- TC 69: Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. Hs. voladas 06:00. Este reabastecedor abasteció a los A-4B (OF 1207) y estaba asimismo previsto para reabastecer a los A-4Q (ARA) entre 14:00/14:15 los cuales no operaron.

- De retransmisor - OCAT - E y R / Diversión - My. MEDINA, Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, Vcom. TORRES. Desp. CRV 14:19 a zona operativa en 51 Grados, 30 minutos S / 64 Grados, 00 minutos W. Arr. CRV 18:15. Espera OM FL 330 - Intercepción PAC Isla LEON - Rumbo grados 260/100 NM.

La exploración lejana

724. TC 78 -TRONCO- Trip. ?, Posición ?, Atacado Sea Dart (HMS Bristol/Cardiff evadió y regresó 12:19. (Ampliar).

Ecos de helicópteros en el Continente

725. A las 21:30 el CIC CRV informa que tenía 3 ecos (desconocidos) en el radial 180 - estimó helicopteros. Se ordenó el despegue de 1 IA-58 (Matr. - Trip. - AD de origen) quien informó avistarlos y que al verlo apagaron sus luces posición. A causa de esta detección entraron en alarma roja todos los AADD FAS y se ordenó oscurecimiento en TRE y CRV. Sin haberse podido comprobar dichos ecos y avistaje y, ante la desaparición de los primeros, se levantó la alarma a las 23:00 horas.

- Relato 1er.Ten. BOSICH, Horacio: Luego del despeague del IA-58 e informar avistar a los helicópteros, se

le ordeo relizar fuego de cañones contra los mismos. Esa es la causa principal por la cual se ordenó el oscurecimiento de CRV y el despegue de un avión MIRAGE III E (I-001), con el cual me aencontraba realizando alertaa a 3! La orden que se me dió fue DESTRUIR los helicópteros para lo cual contaba con un Misil MATRA 530 IR y cañones de 30 mm.
Luego de producido el despeque me comuniqué con el Radar que me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el radar de abordo. Luego de realizar el enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Traté de hacer contacto visual pero fue imposible. Fui guiado luego en 4 ó 5 oporltunidades hasta nuevos blancos pero sin exito. La opearación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposlibilitaba en muchos casos saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible me apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito.

Nuestros Helicópteros Malvinenses

726. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "PATO", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 13:45 horas para una misión de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:00 horas. Tripulantes: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.p. CARMONA (M) y C lero QUIÑONES (OP).

2) Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "PATO", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 16:00 horas, aterrizando en el mismo lugar a las 17:00 horas. tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C.P. CARMONA (M) y C lero QUIÑONES (OP).

3) Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", que despegó de Darwin haci Puerto Howard a las 11:30 horas, regresando a Darwin a las 14:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP). En este vuelo se recuperaron los siguientes pilotos que se habían salvado al eyectarse de sus aviones alcanzados por el fuego enemigo: My PIUMA, ler Ten SENN, un piloto inglés (Mike GLOVER) y el My DONADILLE.

- Relato ler.Ten. LUDUEÑA: Se recibe la orden de ir a recuperar un Piloto eyectado (pero no se sabía el nombre) presumiblemente caído en la Isla Gran Malvina en las proximidades de Puerto HOWARD. En dicho lugar debía subir un Sgto. del Ejército Argentino, quien había visto caer restos de un avión. Se llega al lugar, sube el Sgto y le indica el lugar R rumbo

15

aproximado 270 no pudiendo precisar con exactitud la distancia. El helicóptero despega rumbo a esa dirección y luego de recorrer 2/3 km. se comienza a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. Se aproxima al mencionado refugio y se encuentra al My. PIUMA, Justo en un estado de shock. Ell médico de la tripulación pro- cede a revisarlo y lo embarca en el helicóptero. El My. PIUMA trata de decir algo a la tripulación pero debido a su estado y la situación que se vivía al momento (PAC en la vertical) no se daba a entender. Se despeja y se escucha en la frec. 121.5 un llamado "Bell 212" que fué interrumpido adebido a la presen- cia de una PAC inglesa. Posteriormente se vuelve a escuchar dicho llamado y unos 1.000 mts. del refugio se encuentra a otro piloto eyectado de M-V Dagger (1er.Ten. SENN) en buenas condiciones físicas, sube al helicóptero. Se emprende el regreso a Howard para descenso del Sgto que había hecho de guía. Se llega a dicho lugar baja este personal. Se le consulta al Cte. de aeronave la posibilidad de trasladar un Piloto Ingles derribado y en poder de Tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido es acep- tado, se trataba del Fl Lt G. LOVER de la RAF, que había sido derribado momentos antes por un Blow Pipe de la Ca. Cdo. 601, siendo trasladado en el mismo helicóptero a Darwin. La tripulación estaba compues- ta por:

Piloto: Ten. PINTO, Marcelo
Copiloto: Ten. LUDUEÑA, Héctor
Mecánico: C.P. LOPEZ, Alberto
Operador: C.1ro. LOPEZ, Roberto
Médico: 1er.Ten. BERANEK,
Matrícula del Helicóptero: H-83

Un nuevo cruce

727. Al anochecer de ese día lleno de expectativas -en que todos conocían o intuían- la consolidación de la cabecera de playa enemiga en San Carlos, la Sección de Transporte Aéreo del EM de la FAS, daba los últimos toques al nuevo cruce que se mate- rializaría en las primeras horas (00:15) del día siguiente.

El Dia 23 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

Un nuevo cruce

728. A las 00:15 Hs. el C-130 (Indicativo Marte) despegó desde CRV rumbo a la BAM MLV, TC-66 - Cat. 175 - carga 15.000 Kg. Pax 40 - Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, My. VALDECANTOS, S.A. TULIAN, S.Aux. PUIG, C.P. CONTIGLIANI, C.P. SEGOVIA.

729. Nuestro Hércules arribó a MLV a las 04:00 y despegó nuevamente a las 04:18 trayendo, entre otra carga, a 30 heridos, cuatro de ellos graves. Arr. CRV 06:45. Misión cumplida.

730. El QAM de dicha Base (MLV) indicaba: 240/12, 12 Km 4 St 300 5/4 996,0.

731. También este día estaba previsto otro cruce con el TC-66, durante el día (CAT 179) -el Acuario- despegó de CRV a las 22:35 Hs., voló 08:15 pero no arribó al MLV por Meteorología. Arr. 04:58 en CRV.

La meteorología al amanecer

732. En AD MLV - 3/5 de St bajos y el viento (SW) aumentando de 10 a 25 Kmt y una capa superior de AS a 2.500 mts. En DWN 4 AC/AS Neblina - 270/20.

733. En el continente: nubosidad alta, post frontal, viento del NW de moderados a fuertes.

El carguero Monsumen

734. A las 08:27, tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron a ese carguero que navegaba entre Pto. Argentino y Pto. Fox, en proximidades de Isla Bouganville, donde, para eludir la acción enemiga se interno en áreas con algas, que trabaron sus hélices y timón. Fué remolcado al día siguiente a Goose Green, recuperándose su carga, donde quedó en manos argentinas hasta el 29 de mayo, día en que cayó Darwin. Un herido grave.

La actividad enemiga

735. En el 3er. día de la cabecera de playa el enemigo volcó todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos en material y personal, sin ser molestados por nuestras FFTT ubicadas, ya en magnitud en sus inmediaciones. El Jefe británico de laf FFTT., General Julian THOMPSON (confirmar NO-PICNIC) había establecido su comando en San Carlos.

736. El Grupo de Batalla (Carrier Battle Group) se encontraba desplegado alrededor de las Islas, con sus PALs alejados hacia el Este, piquetes radar al N de la Isla Gran Malvinas (COVENTRY - BROADSWORD) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa. Asimismo y -aparen-

temente subordinados ahora al Carrier Battle Group- el grupo de submarinos nucleares efectuó tareas de alerta temprana, (antiaé-rea) ubicándose próximos a nuestras BAM continentales (especial-mente GRA y GAL, en superficie, detectados por nuestro COE).

737. El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este día 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo máximo de 5 PAC sumultáneas (Hs.), realizando asimismo ataques a objetivos terrestres y salidas de reconoci-miento fotográfico (RFO) tales como:

- 10:30 Hs. - 2 GR 3 del Hermes (Flt Lt (RAF) MORGAN y Flt Lt. (RAF) LEEMING) atacaron 4 helicópteros del EA volando sobre el agua, próximos a Pto. Fox (3 PUMAS y 1 AUGUSTA), destruyendo 3, en SHAG COVE HOUSE. (Relato inglés completo en pág. 130/1 - AW-SA).

- 11:00 Hs. - 1 Sea Harrier sobrevoló alto BAM MLV en ROF.

- 11:00 Hs. - 2 GR3 bombardearon y cañonearon BAM Cóndor. 1 GR 3 (Anexo) aparentemente fue averia-do por cañón antiaéreo. (Este día Inglaterra confir-mó 1 SH destruido en el PAL "en accidente" del despegue, piloto Lt Cdr. BATT (ZA 192).

- 13:15 Hs - 2 GR 3 bombardearon Pto. HOWARD S/N.

- 13:55 HS - 2 GR 3 bombardearon BAM MLV sin precisión ni daños.

- 16:30 Hs y 17:25 Hs - 2 GR 3 atacaron pista de Estación Aeronaval Calderón. Averiaron casa kelper en cercanías.

- 20:30 Hs - Un GR 3 lanzó una bomba la que cayó en el mar, en proximidades de Pto. Argentino, a 7/8 Km. de la costa.

La actividad aérea operativa propia

La FAS

738. El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las salidas destinadas, nuevamente, a ataque a ON en el Estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diver-sión y E y R. Así, desde temprano, se puso en ejecución la citada planificación (Anexo PIV-III-5):

1) Ataque a ON: 1ra. oledada

a) OF 1205 -PUMA- 3-M5 - 1 MK 17 -Dep. GRA 08:43 - Trip. Cap. CIMATTI, 1er.Ten. RATTI, Cap. RODHE. No lograron completar reunión con LEAR (T-23) y condiciones meteoro-

lógicas adversas y poca luz. Arr. GRA 09:50.

b) OF 1206 -POTRO- 3 M-5 - 1 MK 17 - Dep. GRA 08:43 - Trip. Cap. MORENO, Ten. VOLPONI, Cap. ROBLES, idem anterior. Arr. GRA 09:50.

c) OF 1207 -LANZA- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:00 - Trip. ler.Ten. VELAZCO C-221, Ten. ROBLEDO C-215, Alf. BARRIO-NUEVO C-226. El guía regresó por fallas generador, el 2 y 3 se unieron, a 20 NM del OM a la Ella Tejo.

d) OF 1208 -TEJO- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:05 - Desp. 09:05 - Trip. ler.Ten. FILLIPPINI C-214, Cap. BERGAMAS-CHI C-231 (se v olvió a 43 minutos de vuelo por falla trasvase combustible), Ten. AUTIERO C-244, Alf. VOTTERO. Esta Escuadrilla se le unió la sección LANZA. Llegaron a la zona del ON (10:02) y no encontraron el blanco. Regresaron S/N Arr. GAL 11:02.

739. Es decir, que de la 1ra. oleada no se produjo ningún ataque al ENO naval, Salió luego la 2da. oleada; con los hálcones de GAL y SJU. Nota: OF 1209 -LOBO- No salió, en alerta desde 07:30 hs.

a) OF 1210 -TRUENO- 3 A-4B - 1 MK 17 - Dep. GAL 12:00 - Trip. Cap. PALAVER, Alf. GOMEZ C-240, ler.Ten. GUADAG-NINI C-242. Falló el avión del guía y el 2 y 3 se unieron desde el despegue a la Ella NENE.

b) OF 1211 -NENE- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 12:00 - Trip. Cap. CARBALLO C-228, ler.Ten. RINKE C-239, ler.Ten. CACHON. (Se cayó desde la escalera al subir a su cabina, sufriendo una lesión en una pierna. No salió). Al unír-sele los Truenos esta Ella (4 A-4B) quedó constituída: Cap. CARBALLO, Alf. GOMEZ, ler.Ten. GUADAGNINI, Ten. RINKE. No encontraron al KC-130 en el punto prees-tablecido, pues por un error le habían dado las coorde-nadas equivocadas al reabastecedor. Lo ubicaron pese a que el guía no tenía equipop de navegación (estaba a 150 km del PRV) y siguieron al objetivo ingresaron al Estre-cho desde el S., encontraron helicóptero LYNX, lateral Bahía San Carlos, frente a su entrada, recibieron fuego A.Aé.de dos fragatas (ANTELOPE y BROADSWORD) se interna-ron en viraje derecha al Norte de la Isla Soledad (Grá-fico) luego un 180 a la derecha para regresar con rumbo oeste, por el brazo norte; el numeral tres perdió de vista al guía por lo que debieron separarse en sec-ciones. Un momento antes de lanzar su bomba, el Cap. CARBALLO fué alcanzado por una explosión bajo el ala derecha de su avión, provocada de acuerdo a la mayoría de las versiones inglesas por un misil lanzado desde tierra, abortando el ataque con la intención de eyectar-se, pero al notar que aún tenía dominio de los comandos del avión, decidió regresar a su Base, recibiendo sobre " Campo Verde" un nuevo ataque inglés y pasando un misil

lanzado desde tierra muy cerca de su cabina. El Alf. GOMEZ continuó el ataque alcanzando a la Fragata Clase 21 "ANTELOPE" con una bomba MK 17 de 1000 libras que no explotó (posteriormente lo haría al ser desermada y hundiría la Fragata). El 3 y el 4 también atacaron a la " Antelope". El Jefe de sección, ler Ten. Luciano GUA- DAGNINI lanzó su bomba y un instante despues munición proveniente de la misma "ANTELOPE" IMPACTO EN SU ALA DERECHA, PARECIO QUE IBA A ESTRELLARSE EN EL AGUA, PERO EN UN SUPREMO ESFUERZO DEL PILOTO SU AVION SE ENDEREZO Y SE ESTRELLO CONTRA EL MASTIL DE LA FRAGATA QUE SE PARTIO CON UN RUIDO SECO, CUANDO ESTA AUN SE ESTABA BAMBOLEANDO POR EL IMPACTO DEL AVION, ENTRO EN SU CASCO LA BOMBA LANZADA POR EL MISMO GUADAGNINI, QUE JUNTO CON LA DEL ALF. GOMEZ PROVOCARIAN SU HUNDIMIENTO CUANDO INTENTABAN DESACTIVARLA, ESTALLANDO DURANTE LA NOCHE, INCENDIAN- DOSE, PARTIENDOSE EN DOS Y YENDO A PARAR AL FONDO DE LA BAHIA EN LA MAÑANA DEL DIA 24. El Nro. 4 evadió la nube de misiles y en su escape sobrevoló a un buque que aprecia es el Canberra , además de visulizar ocho buques dentro de la Bahía, Arr. GAL (1, 2 y 4), individualmente a las 15:30 hs (Anexos).

c) OF 1212 -PLATA- 3 A-4C - 3 BR - Dep.SJU 11:53 - Trip. Cap. ALMOÑO, ler.Ten. VAZQUEZ, ler.Ten. CASTILLO, pero no encontraron al KC 130 (Debido al error en las coorde- nadas de los KC-130 mencionado anteriormente) y debieron regresar a SJU a 13:25.

d) OF 1213 -ORO- 3 A-4C - 3 BR - Desp. SJU 15:59 - Trip. Cap. GARCIA, Alf. ISAAC, Alf. MARTINEZ y Ten. PAREDI El guía abortó dep. los dos restantes no encontraron rea- bastecedor, pues estaba a 150 km. de su posición, por un error al pasarle las coordenadas, le dieron mal las coordenadas y estaba casi sobre Isla Gran Malvina. Los ORO Arr. SJU 13:25. Se le asignó un IFF que no podía ser selectado.

e) OF 1214 -DAGA- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. Cap. CIMATTI, ler.Ten. RATTI, Cap. RODHE. El guía re- gresó, cuando aún iban en ascenso, por pérdida combus- tible. El objetivo naval debía encontrarse al norte del Estrecho San Carlos. Al arribar a la zona no visualiza- ron ningún blanco; allí se cruzaron peligrosamente con una sección de Mirage 5 D. Informaron al retrasmisor la ausencia de blancos. El "DAGA" 1 hizo enlace con los "PUÑAL", que venían cinco minutos detrás, escuchando cuando el "PUÑAL" 2 le avisó al 1 que los interceptaba una PAC inglesa; instantes después el 1 informó del posible derribo del 2. Durante el regreso y ya próximos a Río Grande el "DAGA" 1 acompaño al "Puñal 1 hasta el aterrizaje. Arr. GRA 16:06.

f) OF 1215 -PUÑAL- 3 M-5 - 1 MK 17 - Desp. GRA 14:20 - Trip. My. MARTINEZ, Ten. VOLPONI, Cap. MORENO (Nro. 3 no

decoló por falla. Los dos restantes llegaron a la zona del blanco, no encontrando el ON, regresaron y fueron interceptados por una PAC (Lt Cr Andy Auld y Lt Martin Hale) razante (90 ft) sobre Isla de BORBON (Pebble Island), eyectaron cargas y escaparon, por no contar con combustible y armamento adecuado para enfrentarlos en misi'on aire-aire; pero el Nro. 2 (Ten. VOLPONI), fué alcanzado por un sidewinder AIM-9L del Lt HALE (ZA 194) y derribado (sin eyección) en la Bahia Horseshoe, sus restos cayeron en el lado oeste de Ba. Elefante, 2 millas al norte de Isla Calderón y fueron recuperados por DHC-6 (OF 2532) desde BAM Calderón, en una urna el 29-may-82. El My. MARTINEZ, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad logró tomar distancia, eyectó tanques y regresó al continente, Arr. 1606.

g) OF 1216 -CORAL- 3 M-5 - 2 BR - SJU 14:22 - Trip. Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE, 1er.Ten. ROMAN, atacaron objeti- vos terrestres (San Carlos, Sussex?) (ampliar), a la salida se cruzaron con otra sección con riesgo de coli- sión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo Puñal 2. Arr. SJU 15:16 S/N.

h) OF 1217 -COBRA- 3 M-5 - 2 BR - No salieron por téc.

NOTA:

740. ___ Salidas que no decolaron por orden CFAS. Ausencia de ON. Alrrededor 15:30 hs.

1) OF 1220 - VULCANO - 4 A-4B - MK 17 - GAL

2) OF 1221 - KALI - 3 A-4C - 3 BR - SJU

3) OF 1222 - MARTE - 3 A-4C - 3 BR - SJU

Salidas de Cobertura

741. En horas de la tarde los M-III cumplieron dos salidas de cobertura sobre MLV.

1) OF 1218 - 2 M-III -DARDO-MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:24 - Trip. My. SANCHEZ, 1er.Ten. PUIG (No hay mayores datos de esta salida. Ampliar) Arr. GAL 15:47.

2) OF 1219 -FLECHA- 2 M-III -MAGIC/MATRA- Dep. GAL - 14:30 - Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. CZERWINSKI. Efectuaron cober- tura avión LR -NARDO- CRV (Cap. BENZA /1er Ten RONCONI, OF 2183). Arr. 16:12.

Salidas de Diversión y Retransmisor

742. Se efectuaron:

1) OF 2162 - 1 LR-35 -PUA- Diversión. Trip. 1er.Ten. BIANCO /

19

Ten HERRERA. Desp. CRV 00:30 hs. a "N" Canal San Carlos # PAC # Arr. CRV 02:22 hs.

2) OF 2163 # 1 LR#35 #FENIX# Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. CERCEDO. Desp. CRV 01:12 hs. a vertical Pto. Argentino #PAC# Arr. CRV 03:24 hs.

3) OF 2166 # 1 LR#35 #LUNA# Trip. ler.Ten. ACOSTA / Alf. REDONDA. Desp. SJU 00:00 hs. #MLV#. Arr. SJU 01:16 hs.

4) OF 2178 # Hs 125 #RAYO 1# Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, Vcom. TORRES, My. MEDINA, S.P. ACOSTA. # Retransmisor y OCAT # Desp. CRV 09:41, PE (51 Grados, 30 minutos, S # 64 Grados, 00 minutos N), Arr. CRV 15:12 Interceptado por PAC próxima.

5) OF 2181 # L 25 #NIDO# Trip. Cap. ARQUES, Ten. CERCEDO # Desp. CRV 14:37 a Pto. A. (49 Grados, 15 minutos, S / 60 Grados, 38 minutos, W) FL 350 descubrió PAC FL 140 con Rumbo 260 grados a 38 NM regresó y Arr. CRV 16:12.

6) OF 2182 # 35 A #LORO# Trip. ler.Ten. BIANCO, Ten. FELICE # Diversión # Desp. CRV 13:59 a Pto. B. (49 Grados, 27 minu# tos, S / 60 Grados, 51 minutos W) FL 300. Arr. CRV 16:40.

7) OF 2183 # LR 35 A # T#23 # Exploración y Reconocimiento visual, 150 millas al Este de la Isla de los Estados, despegando de Río Grande a las 08:40 horas y aterrizando a las 10:10 horas sin novedad. Tripulación: Cap BENZA, ler Ten RONCONI y C lero MOTHE.

8) OF 2184 # 35 A #ÑANDU# Trip. My. GONZALEZ, Cap. CEAGLIO # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. D. (49 Grados, 49 minu# tos S / 61 Grados, 10 minutos, W) a FL 310 y Pto. D1 (50 Grados, 05 minutos, S / 60 Grados, 30 minutos W) regreso SJU 16:00.

9) OF 2185 # 35 A #CONDE# Trip. ler.Ten. ACOSTA, Alf. REDONDA # Diversión # Desp. SJU 14:25 a Pto. E. (50 Grados, 00 minutos, S / 61 Grados, 18 minutos, W) FL 330 y Pto. E1 (50 Grados, 17 minutos, S / 60 Grados, 42 minutos, W) regreso SJU 16:00.

10) OF 2186 # 35 A #FUEGO# Trip. Cap. BUIRA, Ten. CABALLERO # Diversión # Desp. GRA 14:55 a Pto. F. (50 Grados, 09 minu# tos, S / 61 Grados, 29 minutos, W) FL 350 y Pto. F1 (50 Grados, 25 minutos, S / 60 Grados, 48 minutos W). Regreso GRA 16:10.

11) OF 2190 # LR 35 (LV#LOG) #RAYO# Trip. Vcom. DE LA COLINA, Cap. DESPIERRE # Retransmisor # OCAT Vcom. PEREYRA. Desp. CRV 13:07 a Pto. espera. Arr. CRV 18:18.

12) OF 2194 # LR 35 A #CONDE# Trip. (Averiguar) # Diversión # Desp. SJU 16:40 a Pto. E (50 Grados, 00 minutos, S / 61

Grados, 18 minutos, W) Arr. SJU 17:45.

13) OF 2183 - 35 A -NARDO- Trip. Cap. BENZA, ler.Ten. RONCONI - Diversión - Desp. CRV 14:28. Misión: diversión sobre Malvi- nas. Regreso a Rio Grande a las 16:20 horas sin novedad.

Salidas de Reabastecedor

743. Los dos KC 130 tuvieron intensa actividad:

1) TC 69 -PARIS- Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DESTEFANIS, My. MENSI, C.P. PERON, C.P. TELLO, S.Aux. GONZALEZ, S.Aux. REYNOSO. - Desp. GAL 08:56 PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W). Averiguar si variaron este PCRA y en qué horario para reabastecer SUE ó A4-Q ARA y qué aviones reabastecieron. Arr. GRA 17:40.

2) TC 70 -ROMA- Trip. Vco. CABANILLAS, My. MARTINO, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTCHEVITCA, S.A. PAJON, S.P. PLASENCIA. - Desp. SCZ 11:15 PCRA (5500/5900) GAL 13:10 y luego Dep. GAL 14:01 a PCRA (53 Grados, 40 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos W), para apoyo ARA. Hora y lugar Arr. 2 SUE 16:10.

La actividad de la aviación embarcada

744. Nuestra aviación embarcada, operando siempre desde su base n tierra, realizó ese dia los siguientes vuelos:

1) TABANO - 3 A-4Q de 5 previstos, despegaron de GRA a las 12:38, reabastecieron del "PARIS" y se dirigieron a Puerto San Carlos donde recibieron intenso fuego de artilleria antiaérea._ Regresaron a GRA dond, al salirse de la pista (viento cruzado) se eyectó el CC Carlos ZUBIZARRETA, quien falleció, siendo recuperado el avión.

- Relata My. C. OLIVA: El Avión accidentado, con sus bombas armadas, obstruia la operación en la pista. Para su puesta en servicio debian desactivarse las bombas y para esta tarea se presentó voluntariamente un mecánico armero de F.A.A., logrando el objetivo con el riesgo de su vida.
(Nt. El señor Suboficial de la F.A.A. referido era el S.A. MIRANDA de septibri, quien ya anteriormente (03-mayo) habia desarmado la bomba alojada en el buque Formosa (Parr.) y que, finalmente el 13 de junio desarmó una espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M-5).

2) TERO - 2 SUE - Desp. GRA 14:59 en misión ataque EXOCET a MLV. No encontraron blanco, regresando a GRA S/N. REV del "ROMA" a las 16:10.

3) LV-GOM - 1 F-28 - Desp. GRA 15:39 intentando un cruce, pero no llegó a BAM MLV (No registrado) y aparentemente regresó

R

a GRA.

La Actividad aérea en el CATOM

745. Fue la siguiente:

a) Desde BAM Cóndor operaron 2 IA-58:

- A-531 - My. TOMBA - Sobre Pto. HOWARD.
- A-511 - Cap. BENITEZ - Idem.

b) El CATOM ordenó el repliegue de Oficiales (Pilotos de Pucará) de BAM Cóndor a BAM MLV. Allá fueron Cap. VILA, Ten. FURIOS, Alf. PONTECORVO y Alf. DIAZ. Los tres últimos serían evacuados al dí siguiente a CRV.

c) También en un helicóptero CH-47 llegan a BAM MLV el My. PIUMA y Ten. SENN (derribados en Bahía Calderón) y el piloto inglés Lt GLOVER (derribado en Pto. HOWARD) quienes asimismo serían evacuados al continente al día siguiente.
Veamos el relato del Mayor Gustavo PIUMA JUSTO:

- "Una noche nos informan que todos los heridos debían ser evacuados inmediatamente a Puerto Argentino. El viaje se hizo en un helicóptero "Chinook" y a muy baja altura. Yo iba acostado en una camilla y la preocupación de la tripulación era, como poder ser trasladados en caso de un ataque aéro."
"Treinta minutos después llegamos al Hospital de Puerto Argentino."
"El vuelo en helicóptero me recordó el viaje de un tren, volábamos a muy baja altura y cada 5 ó 10 minutos efec-tuaba una parada (estacionario), ante la advertencia de aviones enemigos."
"Al llegar a Puerto Argentino, me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un deteni-do estudio, me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diag-nóstico."
"Dias después, durante la madrugada, soy trasladado al continente en un avión C-130 de la Fuerza Aéra, cuya tripulación estaba compuesta por los Mayores D. Hernán Alberto DAGUERRE y D. Víctor Hugo BORCHERT. Con el primero de ellos habíamos integrado, años antes, la pareja de medios del equipo de rugby de la Escuela de Aviación Militar."
"Finalmente, luego de cuatro horas y media de vuelo nocturno y de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia, donde permanecí al cuidado de los médicos. Dias después la Fuerza Aérea me traslada a la VI Brigada Aérea, y de ahí a mi hogar."

Nuestros Helicópteros

746. Cumplieron ese día las siguientes salidas:

* Un (1) Bell 212, matrícula H*83, indicativo "HAL* CON", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 10:00 horas para cumplir una salida de reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente allí a las 11:30 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S. A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

* Un (1) Bell 212, matrícula H*83, indicativo "TORDO", que despegó de Darwin con destino a Bahía Fox e isla Segunda para una misión de Busqueda y rescate, ate* rrizando nuevamente en Darwin a las 16:20 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP). Trataron de localizar al Ten BONO, quién podría haberse eyectado de un A*4C, pero el resultado fué negativo.

* Un (1) Bell 212, matrícula H*83, indicativo "PATO", que despegó de Darwin a las 16:45 horas y aterrizó allí a las 18:00 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

* En otro helicóptero (17:30) arribó ler.Ten. LUNA eyectado Chartres Settlement (Gran Malvina).

* "Relato Ten. SANCHEZ: Desde B.A.M. Cóndor se reali* zaron 5 salidas, 2 de ellas efectuando la búsqueda del ler.Ten. LUNA que fué recuperado en la segunda salida y avistados los restos del avión en la lra.".

* "Relato Ten. VERGARA:El día 23 de mayo se recibe la orden de ir a recuperar a la Isla Gran Malvina un Piloto eyectado de Dagger M*V (presumiblemente el ler.Ten. LUNA) derribado el día anterior. Se recibe el dato por amedio de una persona que habló por telefono a Malvinas, informando que se encontraba un piloto argentino. Esa mañanba se despega rumbo a la Isla Gran Malvina rumbo aproximadamente 290. Al llegar proximo al Estrecho de San Carlos se pudo observar a una Fragata incendiándose (no se pudo adeterminar de que tipo era) sin persona alguna en las proximidades (se presume que puedan haber sido evacuadas). Se continua el vuelo y al cruzar el Estrecho se recibe por VHF la información del puesto ade R.O.A. ubicado al norte ade la B.A.M. Cóndor que había una PAC inglesa en nuestra zona de vuelo. Eajecutamos la aproximación a un pequeño estableci* miento y abandonamos el helic'optero con turbinas en marcha. Al realizar el ler.Ten. SANCHEZ cae el agua en una pequeña zanja al realizar la PAC inglesa un vuelo en nuestra vertical aparentemente nos habían visto y luego se alejan luego procedemos a cortar

motores y dirigirnos a la casa para ver si ese era el lugar en donde se encoantraba el 1er.Ten. LUNA. ncoantramos todo en orden aen la casa y sin indicio ade que hubiera alguien. Al salir vemos a la distan-cia los Harrier hacían un vuelo escolástico es decir como si realizaaran la entrada final al circuito de tiro escuela. No entendíamos el porque volaban así, luego al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a 4 helicópteros de Ejército (1 Agusta y 3 Puma). Que-dando inutilizados en tierra los 3 Pumas. Al conti-nuar con la búsqueda seguimos el contorno oeste de la Isla Gran Malvina, apareciendo luego por Bahía Fox, cruzamos el Estrecho de San Carlos y llegamos a la B.A.M. Cóndor sin ningún resultado positivo y practicamente sin combustible. Posteriormente dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almor-zar. Luego recibimos nuevamente la orden de conti-nuar la busqueda. Se invirtió el orden de los pilo-tos es decir (Piloto: Ten. SANCHEZ - COPILOTO: TEN. VERGARA), el resto de la tripulación igual y en el mismo helicóptero. Despega con R Grados más al WNW (oeste noroeste) se cruza el Estrecho de San Carlos la Fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos de 1 avión Dagger, hicimos un viraje en los 360 Grados y luego buscamos en una zona mas al anorte de donde inicia-mos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordon montañoso bastante alto y se pudo apreciar del otro lado una especie de casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a unos lu-gareños si ahí había un piloto argentino contestán-donos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicóptero y nos dirigimos hacia la casa. Nos re-cibe un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1er.Ten. LUNA, éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estubiera buscando. El 1er.Ten. MIRANDA, médico que integraba la tripulación lo revisa y luego lo ayuda a incorporaarse y nos adirigimos al helicóptero. El estado de salud del 1er.Ten. LUNA, no era muy bueno ya que se encontraba herido en una pierna y en un brazo. Subimos abordo del halicóptero y emprendimos el regreso a la B.A.M. Cóndor. Esto para la tripula-ción fue un orgullo tremendo porque era el primer piloto que recuperamos en la guerra, un oficial que fué instructor de vuelo aen el C.A.M. de la E.A.M., cuando aestabamos allí destinados".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegó de Darwin a las 10:00 horas, para cumplir una salida de Bus-

queda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 11:00 horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). En este vuelo fueron recuperados 6 hombres de la patrullera "Río Iguazú" y un hombre muerto, despues de haber sufrido el ataque de dos (2) aviones Harrier.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "HALCON", armado igual que los anteriores, que despegó de Darwin a las 12:00 horas, aterrizando nuevamente allí a las 12:40 horas. Tripulación: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), C lero PALACIOS (M) y C lero GOMEZ (OP). En esta salida se recuperaron 10 hombres de la patrullera "Río Iguazú".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "GATO", que despegó de Darwin a las 15:00 horas, aterrizando nuevamente a las 15:40 horas. Tripulación: Ten BREA (P), Ten LONGAR (CP), C lero PALACIOS (M) y C lero GOMEZ (OP). Se recuperaron 9 hopmbres de la patrullera "Río Iguazú".

<u>Otros acontecimientos del día</u>

747. Fueron:

1) Se constituyó el CEOPECOM, cuya Jefatura la ejercían: Gral. Div. GARCIA, Calte. LOMBARDO, Brig. My. WEBER. Su asiento era en CRV (Comando de Guarnición).

2) <u>Ecos de helicópteros en SCZ:</u>

748. Este día, en horas de la tarde, nuestros sistemas de vigilancia electrónicos (Radar SCZ) detectaron ecos de tres helicópteros que, desde el mar, se acercaban al continente, lo que hizo presumir a los disntintos Comandos desplegados en nuestra Patagonia, la posibilidad de una infiltración enemiga en el continente. Se tomaron las siguientes medidas:

1) Dep. 2 IA-58 - Cñ (otros dos en alerta misma configuración) (averiguar horarios dep. arr. e informe misión).

2) Se requirió refuerzos terrestres a Ejército sobre BAM SCZ

3) Se alertó a nuestra A.Aé. (aparentemente le dispararon a un móvil aéreo propio desde SCZ detallar).

4) 16:33 Dep. desde GAL un M-III -OMBU- Trip. My. SANCHEZ - (por orden CIC) GAL a intercepción eco no identificado a 72 NM de GAL Radial 107 FL 280 Grados Vel 240 Kt. no encontró el móvil y regresó, Arr. GAL 17:19.

5) E y R cercano OF 123 - 1 G-II -PLATINO- Desp. SCZ 15:00 Arr. SCZ 18:00 S/N.

21

El balance del dia

749. Este dia arrojaba los siguientes resultados:

1) Salidad previstas:	51	....	100 %
2) Llegaron al OM:	7	....	13 %
3) No encontraron OM:	11	....	21,7 %
4) Suspendieron por orden:	4	....	7,8 %
5) Suspendieron por Met.:	12	....	23,5 %
6) Suspendieron por Téc.:	10	....	19,5 %
7) Suspendieron fallas REV:	5	....	9,8 %
8) Derribados (FAS):	2	....	3,9 %

9) Daños al enemigo: La HMS ANTELOPE, hundiendose.

10) Un glorioso piloto (1er.Ten. LUNA), recuperado por nuestro Escuadrón Helicópteros.

El Informe del OCAT:

750. (falta incluirlo sintético)

El Día 24 de Mayo de 1982 (LUNES)

La Meteorología en el TOAS

751. En MLV amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tenden* cia a niebla. A las 08:00 el QAM era:

* 08:00 * 290/5 * 10 Km * neblina * 3 SC 600 * 500 (7/7) 996. 2 +.

752. En el continente, nubosidad alta quebrada, estratiforme y techos altos (ligeras precipitaciones en TIERRA DEL FUEGO). Vientos regulares 20/35 Kt. En Síntesis: apta.

Ataque aéreo a BAM MLV

753. A las 09:35 se produjo el primer ataque del día a BAM MLV por parte del PAL Hermes y su Escuadrón 800.

1) 2 Sea Harrier (N. THOMAS en XZ-496 y M. BLISSET en el ZA* 191), aparecieron por el NE y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea * en toss bombing*bombas de fragmentación con espoletas radar de explosión aéreas. Su finalidad era atraer la puntería de n/AAé.

2) Inmediatamente, en vuelo razante, atacaron desde NW dos GR3 (RAF) y lanzaron c/u 3 bombas 1000 lbs retardadas por paracaídas, una de las cuales afectó la pista y escaparon. Nuestras defensas A.Aé. no tuvieron tiempo de apuntar.

3) A los 20 segundos de esta ataque y en medio de las explo* siones pasaron otros 2 GR3 (RAF), desde el W y lanzaron también bombas BRP, pero aquí nuestra A.Aé. había tenido tiempo: 1 Harrier fué evidentemente averiado y posiblemente derribado.[La Marina Inglesa(Royal Navy) reconoce un "acci* dente en el PAL el día 23, en el que falleció el Lt Cdr G. W. J. BATT, en el ZA*192, que "explotó" luego del despe* gue.]

754. Estos ataques y otros similares que se produjeron a las 12:50 y 14:55 (desde gran altura) dejaron averiada la pista (durante seis horas) y dañando en tierra un IA*58 (el A*509) y un MB*329 (Nótese el empleo conjunto de aviones SEA HARRIERS (RN) y GR3 (RAF) en un mismo ataque).

LA FAS

755. Su EM evaluó seriamente la defensa antiaérea (en tierra y de buques) ("verdadera cortina al pasaje de nuestros aviones"), en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos y la aceptabilidad del ataque a los OT en la misma. Estas y otras consideraciones produjeron la resolución de batir los buques de desembarco (AON).
Comenzaron sus acciones, entonces, operando en el brazo y bahía

72

de San Carlos, contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas (Anexo PIV-III-6).

- Salidas de ataque:

a) OF 1223 -CHISPA- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:10
OF 1224 -NENE- 3 A-4B - 1 MK 17 - GAL 09:11

- Tripulantes:

CHISPA 1: Ten. BERRIER C-212 (se volvió porque ca- yeron sus bombas al mar, al conectar panel de armamento, luego del REV).

CHISPA 2: Alf. MORONI C-226.

CHISPA 3: Ten. CERVERA C-215.

NENE 1: Vcom. MARIEL C-214.

NENE 2: Ten. ROCA C-237.

NENE 3: 1er.Ten. SANCHEZ.

- Luego del REV (con MADRID 1) siguieron los 5 aviones al mando del NENE 1. Ingresaron Ba. Hospital (10:15 hs) donde encontraron los ON, atacando: los NENE a un buque clase TIGER y los CHISPA a un buque de asalto (Nro 2) (se aprecia era el SIR GALAHAD, alojando una MK 17 que no explotó) y el Nro. 3 sobre el SIR LANCELOT o un LCU. Todos escaparon y regresa- ron a GAL entre 11:45 y 12:10 Hs. En el pasaje sobre los buques recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

756. OF 1225 -AZUL- 4 M5 - 1 MK 17. Desp. GRA 10:18 - Trip. Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNARDT, Cap. MAFFEIS, Cap. ROBLES.

- Llegaron a Ba. San Carlos y atacaron (11:02) un buque de gran tamaño (SIR BEDIVERE) largando todas sus bombas (que aparentemente no explotaron) y esca- paron, siendo interceptados en vuelo rasante en el Estrecho de San Carlos por un Sea Harrier que tiró con cañones al 3 y 4 sin impactar. Recibieron nutri- do fuego AAé en la zona de los ON Arr. GRA 11:59 Nro. 2 y Nro. 3 regresaron con impactos (ampliar).

757. OF 1227 -PLATA- 3 M5 - 2 BRP - SJU 10:24 - Trip. Cap. DELLEPIANE, 1er.Ten. MUSSO, Ten. CALLEJO.

- Llegaron al Estrecho San Carlos (hay 2 PAC) y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Había inten- so fuego AAe. desde buques y de tierra. Esquivaron y

sobrepasaron los ON sin mayor puntería, algunas bombas caen en la costa sobre depósitos de combusti* ble. La Ella regresa sin ser interceptada, a SJU. Arr. 11:55.

758. OF 1228 *ORO* 3 M5 * 2 BRP * SJU 10:24 * Trip. Cap. DIAZ, My. PUGA, Ten. CASTILLO, siendo el Cap. AGUIRRE FAGET reserva en tierra, quien estando a 90 Grados de cabecera una vez que despegaron sin novedad cortó motores y regresó al Escuadrón.

* Esta Ella, que seguía de cerca a la PLATA, fue interceptada (aprox. 11:04) por una PAC al N del Estrecho San Carlos, sobre Bahía de los Elefantes. Detectados por la Broadsword, la PAC (LtCd Andy Auld XZ 457 Lt Dave Smith ZA 193 del Sqdn 800) los inter* ceptó y Auld disparó 2 AIM 9 L que impactaron en DIAZ y PUGA quienes se eyectaron y fueron recupera* dos, mientras que Smith impactó en el Dagger del Ten. CASTILLO, quien sin eyectarse se estrelló sobre el terreno (Anexo libro AWSA pág. 137/138).
En síntesis, esta Ella fue derribada en su totali* dad.
Veamos el relato de su Jefe el Capitán D. Raúl A. DIAZ:

* "El Escuadrón de M*5 Dagger, desplegado en San Ju* lian había perdido tres (3) aviones el 21 de Mayo, pero los tripulantes habían logrado felizmente eyec* tarse siendo recuperados al día siguiente."
"Esto demostraba que atacar el lugar del desembarco sería cada vez mas peligroso, los ingleses fortifi* carían su posición saturando la zona con elementos de defensa aérea."
"La FAS seguía tratando de neutralizar las activi* dades de desembarco iniciado el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se impartió la orden a los Escuadrones Aéreos, de ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de la defensa británica."
"Mi Escuadrón recibió dos (2) órdenes fragmentarias, las Nro. 1227 y 1228, la misión: atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el Puerto San Carlos."
"Ante el análisis de la situación táctica, se deci* dió enviar la primera Escuadrilla con la tarea de atacar el brazo norte, donde había menor actividad enemiga. El sur de la Bahía San Carlos ser'phia atacada por la Ella formada por mí como Jefe, el Teniente D. Carlos CASTILLO como numeral 2 y el Mayor D. Luis PUGA como numeral 3, nuestro indicati* vo era "ORO" y la configuración 2 bombas de 250 kg BRP y munición de 30 mm."
"La primera Escuadrilla planificó su ataque partien* do de un sobrevuelo rasante de la Isla Gran Malvi* na."

"Mi Escuadrilla desistió de imitarlos, porque debe-ríamos hacer un viraje muy exigido dentro del Canal para alcanzar el rumbo de ataque, que era aproxima-damente 150 Grados (SE) y seríamos fácil blanco de las armas antiaéreas de los navíos y las armas existentes en la costa."

"Decidimos aproximarnos sobre las aguas al norte de la Isla Gran Malvina y alcanzado el Canal San Carlos ingresar con rumbo directo y razante hacia el obje-tivo. Se planificó el ataque buscando efectuar un perfil de vuelo que evitara la detección de la Ella por los piquetes navales adelantados que colocaban los ingleses a fin de detectar nuestras aproxima-ciones."

"Deberíamos estar rasante a 15 mts del agua cuando pasábamos las Islas Salvajes y navegaríamos a una velocidad entre 480 y 520 kts (890 a 960 km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque, los 3 aviones a un mismo tiempo y nos encontraríamos volando sobre el agua a unos 8 kms al norte de Gran Malvina."

"Todo lo planificado se cumpli'ó exactamente, cuando sobrepasamos las Islas Salvajes comenzamos a escu-char, por nuestros equipos de radio, el ataque a Puerto San Carlos por las primeras Escuadrillas."

"El rumbo en ese momento era de aproximadamente 100 grados. El Teniente Castillo estaba a mi izquierda a unos 200 mts y el Mayor Puga a mi derecha a la misma distancia. Cuando estábamos cerca de Bahía Elefante preparamos nuestro panel de armamentos y nos apres-tamos a iniciar en 80 segundos más el virage final que nos llevaría, por derecha dentro del Canal San Carlos, al punto donde los ingleses habían puesto nuevamente sus pies en nuestras islas, el Puerto San Carlos."

"Centrados en los instrumentos del avión, en el relog táctico y en la desembocadura norte del canal para ver si habían navíos de la Royal Navy; no advertimos la intercepción que por detrás nos hicie-ron 2 SH guiados por una fragata que nos llegamos a ver."

"Los 2 SH estaban armados con misiles A-A Sidewinder AIM9L. El Jefe de la 1ra. sección inglesa lanzó primeramente un misil al avión del Teniente Casti-llo, que estaba a mi izquierda, haciendo explotar el mismo en el impacto, ésto lo vió el Mayor Puga, quién me alertó que "al 3 lo derribó un misil". Creí que se trataba del derribo de alguno de los nuestros que ya estaban atacando la zona de desembarco. Seguí imperturbable la navegación de inmediato el Mayor Puga reiteró "Al ORO 3 le pegó un misil", reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba el numeral 3 y veo que se encontraba intacto pero que a 200 mts detrás de él se desplazaba a una velocidad elevada una luz intensa en forma zizagueante."

"Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, solo atiné a gritarle que se eyectara. El misil, de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvió el avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustibles, solo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía."
"Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver que pasaba con el Mayor Puga a quién le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viaje sentí un gran sacudón de mí avión, me quedé sin comandos e inmediatamente se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidos sonoro qe actua cuando se tiene una falla grave."
"No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruído y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin."
"Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua, y sin comandos ?La eyeccción sería exitosa?. No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión del Mayor Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver como me acercaba a la isla del norte de la Gran Malvina en forma descontrolada."
"No dude, tiré de la anilla de eyección de entre piernas, porque no podría llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la maza de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección, (aproximadamente 520 kts/950 km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la isla."
"Recién reaccioné que lo había abandonado cuando fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabóloco que realiza el asiento cuando abandona el avión."
"El momento siguiente que corroboró esto es cuando siento el tiron del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad hizo que me fracturara dos vertebras y sufriera una grave luxación en el codo derecho."
"En el momènto en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo 80 mts.). Tratando de analizar cuales eran mis heridas caí sobre la turba malvinense amortiguadamente en una isla a 600 mts. de la playa, salvé, asi, providencialmente la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido."

24

"Estuve 30 minutos acostado boca arriba sobre la turba, sin moverme por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara en circular sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo."
"Sin recordar exáctamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente ví la silueta de un M-5 nuestro que rasante se dirigía hacia el oeste, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno."
"Cuando logre incorporarme, saque con mucho esfuerzo del equipo de supervivencia, 2 bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rapidamente, me encontraba al borde del shok."
"Eran las 11:00 cuando nos derribaron y a las 17:00 hs. en Malvinas se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y tratar de caminar en busca de un refugio. Presentía que se llegaba la noche no la pasaría muy bien con el frio y las heridas."
"Miraba constantewmente hacia la playa para ver si encontraba al Mayor Puga, aún dudando que hubiera podido eyectarse."
"A la hora treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me prestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos kelpers que se encuentran a la orilla del mar."
"En ese momento ví un vehículo tipo LAND ROVER que se acercaba a campo traviesa, supuse que sería una patrulla enemiga o kelpers, busque en el equipo un revolver 38 y me prepare, el vehículo se detuvo unos 80 mts. y se bajaron 2 uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado, se acercaron y desde una distancia prudencial pregunta-ron en perfecto castellano mi nombre.
"Arfrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Capitán DIAZ de la Fuerza Aérea."
"Ellos, a su vez eran 2 aviadores navales tripulan-tes de TURBOMENTOR que un grupo comando de la SBS había destruído junto a algunos IA-58 en la pista de Bahía Elefante el 16 de mayo, cuando estaban ente-rrados en la turba después de una copiosa lluvia."
"Me llevaron a un caserio kelpers distante 8 kms., a través del campo bastante irregular, los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaría por falta de elementos adecuados a ese tipo de dolencia, el médico era un soldado conscripto ingresado como profesional y que se encontraba tomando parte de una compañia de In-fantería de Marina en Bah'phia Elefante."
"Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vida se inform'pho que el numeral 3

(My. Puga) no lo hab'phia visto eyectarse, cuando preguntaron que había pasado con el numeral 2, recien comprendí que el había sido el primer derribado, situación que no alcance a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico."

"Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al My. Puga, sano y salvo, cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado nos dimos un gran abrazo. Había perdido un solo numeral el excelente Oficial y Aviador Militar Teniente D. Carlos Castillo."

"Después de una semana en la cual se soportó ataques de SH a la isla semidestruída de Bahía Elefante, a 1 km. del caserio donde nos encontrábamos, haberse visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilometros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el Puerto San Carlos, fuimos recuperados por un Twin Other de la IX Brigada Aérea en una operación sumamente riesgosa pero que fue coronada por el éxito."

1) OF 1229 - HALCON - 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:40 - Trip. Cap. PIERINI,, Ten. MENDEZ, 1er.Ten. URETA (C-310) fue interceptado al norte de Cabo Leal a unas 10/15 NM de la Isla Soledad, por una PAC, que les lazaron sidewinders y cañones no logrando impactos. La Ella. abortó el ataque y regresó. Arr SJU 11:40 hs.

2) OF 1230 - JAGUAR - 3 A-4C - 3 BRP - SJU 09:52 - Trip. 1er.Ten. VAZQUEZ, Alf. MARTINEZ, Ten. BONO.

- Llegaron a la zona del blanco (± 11:30) sin ser interceptados y se dirigieron al ataque en la Bahía San Carlos con rumbo 190/220 y lanzaron 6 bombas sobre la misma fragata (ARROW). Un numeral vió (espejo retrovisor) una llamarada en dicha fragata. Estimaron 8/10 buques en el Estrecho y uno que creían era el CANBERRA. Recibieron mucho fuego AAé (misiles/cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones tenían pérdida de combustible abundante. Eyectaron tanques suplementarios y volaron con Rumbo 210 grados durante 3 minutos. El Jefe de Escuadrilla ordenanó la eyección al Nro. 3 pero este informó que aún tenía 3.000 Lbs.. Colocaron Rumbo 260 grados en ascenso (sobre Estrecho San Carlos). Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el Estrecho (5 NM al N de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible: Nro. 1 - 1500 Lbs. Nro. 2 2.280 Lbs, Nro. 3 - 2.500 Lbs. Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar al N. de la Isla San Jorge observaron al Nro. 3 (Ten. BONO) iniciar suave viraje desdendente e impactar en el

25

mar (existen dudas sobre su eyección pero de todas maneras cayó al mar helado). Solicitaron al KC (MA-DRID 2) (inc. 4to.) que les haga homing, lo hallaron en el FL 100 y se acoplaron (Nro. 1 tenía 200 Lbs; Nro. 2 2000 Lbs) y así acoplados al KC-130 llegaron al continente, hasta 30 NM de SJU donde desacoplaron y Arr. 12:30. El KC trasvasó al Nro. 1 39.000 Lbs). Y es de destacar que para auxiliar a los JAGUAR el KC-130 tubo que acercarse hasta 60 NM al Oeste de la Gran Malvina. Esta salida se inscribirá así en la historia mundial de la aviación. El Ten. BONO había ofrendado su vida; pocos días más (el 30 may en el ataque al HMS Invincible) lo seguiría con gloria el 1er.Ten. VAZQUEZ. Esta era la raza argentina de Halcones que en el Atlántico Sur y para asombro del mundo, había descubierto el Reino Unido.

NOTA: Estaban previstas 6 salidas más (de GAL) que no salieron por orden CFAS, pero sí decoló el MADRID 01 (1530) de GAL para reabastecerlas. Arr. 16:40. Las dos OF previstas eran:

3) OF 1232 -VULCANO- 3 A-4B - Cap. VARELA, Alf. VAZQUEZ, Ten. MAYOR.

4) OF 1232 -CALI- 3 A-4B - Vcom. DUBOURG, Alf. DELLEPIANE, Ten.ARRARAS.

- Salidas de cobertura

1) OF 1231 -FUEGO- 2 M III -MAGIC- GAL 10:22 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. Enlazaron con CIC MLV a las 10:55 [junto con PELO (OF 2200)]. Ingresaron con rumbo 295 de Radial MLV rumbo 115 y FL 300. Notifico Radar MLV, un PAC a 60 NM procediendo con una variación de rumbo de los Harrier con igual proposito. Enemigo en radial 290/60 NM, runbo 250. Los Harriers se volvieron. Dicha intercepción fue abortada por la PAC cuando se encontraba a 25/30 NM de distancia, volviendose con rumbo opuesto y descendiendo segun informo el radar MLV.

- Salidas diversión

1) OF 2200 - 2 LR-35A -PELO- Trip. Nro. 1 Vcom. DE LA COLINA / Com. FERRI, Nro. 2 Ten. BIANCO/ Ten. FELLICE. Desp. CRV 10:09. Esta sección en combinación con los FUEGO llegaron a MALVINAS y enlazaron CIC, atrayendo a una PAC orbitaron en Pto. 1 (50 Grados, 30 minutos S / 61 Grados, 10 minutos W). Arr. CRV 12:10.

2) OF 2201 - 2 LR 35A -BARBA- Trip. Nro. 1 My. GONZALEZ/ Cap. CEAGLIO. Nro. 2 Ten. ACOSTA/ Alf. REDONDA. SJU 10:22 a Pto. 2 (50 Grados, 10 minutos, S / 60 Grados, 50 minutos, W). Enlazaron CIC MLV (11:02) y permanecieron FL 400 hastas 11:08 en que regresaron.

3) OF 2202 - 1 HS - 125.700 B "RAYO" Ten. POGGI./ Vcom. TORRES, My. MEDINA/Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. CRV 09:25 Diversión, E y R, OCAT, OM (52 Grados, 00 minutos S / 62 Grados, 00 minutos, W). FL 330 INTERC PAC. FL 280 Arr. 13:43.

4) OF 2203 LR 35A "RAYO 2" 1er.Ten. WILLIAMS./ Cap. PANE, Vcom. PEREYRA. RETRASM. CRV 15:58 - Arr. 1750 PAC.

NOTA: Estas 5 salidas (OF 1231/2200/2201) aparentemente fueron concebidas con un mismo objetivo. Debieran ampliarse pues demuestran gran coordinación e ingenio. Están en el TOM simultaneamente que las Ellas. ORO, AZUL, PLATA y al atraer PACs y saturar los CIC enemigos, pueden haber colaborado a su supervivencia. (Cuadro de horarios, gráficos de nuestras Ellas) sobre el TOM y número de PAC en ese tiempo.

- Los vuelos de reabastecedores

1) TC-69 "MADRID 1" GAL 08:29. Trip. Vcom. PESSANA, 1er.Ten. VACCARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Arr. 13:37, luego 15:30/16:40 GAL.

2) TC-70 "MADRID 2" SJU 08:42, Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.Aux. HUMOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Este KC fue el heroico reabastecedor que se lanzó al encuentro de la Ella JAGUAR y los recuperó a su base.

- La E y R

1) Lejana. (elaborar) B-707 sobre Atlántico meridional. Hay ruta. Anexo.

2) Cercana:

a) 1 TS 60 - OF 124 "PLATINO 1" Trip. Desp. SCZ 09:30.Arr. SCZ 12:00.

b) 1 G-II - OF 125 "PLATINO 2" Trip. Desp. 15:00. Arr. SCZ 18:00.

c) 1 IA 58 (Ampliar) qué hacía ? Lo buscaba al SbTen ABRAHAM que se había ahogado ? A-540 - PACU 2 P Alf. VALKO. Horario. Desp. SCZ ? se estrelló en el mar y fue recuperado (? Por quien ?) 25 NM al S de Caleta OLIVIA y 2 NM dentro del mar.

- Búsqueda y Rescate

1) OF 2535 - F-27 (NEGRO) DHC-6 (ROMEO) B-212 (LIEBRE). CRV (Horario) (Tripulaciones ?). Caleta OLIVIA. OM CRV. Arr. ? Rescate Alf. VALKO. Fallecido.

26

2) OF 2536 - S-61 - LV OCG. Trip. ? Desp ? Ad ? ADO-OM-ADO. SbTen. ABRAHAM en ADO. Se internó en la playa con la bajante y desapareció. Se realizaron 3 salidas de S-61 sobre todas las islas y no se lo encontró. Al día siguiente (25 May) fue encontrado ahogado, al sur de la ría.

- Un cruce de C-130 a BAM MLV

1) A las 23:39 Hs. despegó desde Comodoro Rivadavia el TC-64 "TOCO" con destino al archipiélago. Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. Cumplió CAT 181 y llevó 14.000 Kg. de carga. Este vuelo se terminó de cumplir en las primeras horas del día 25 de mayo y está ampliado en los relatos de ese día.

- En el CATOM

1) 2 IA-58 (A-533 Ten. BREST y A-516 Ten. CIMBARO) en ROF Pto. Argentino. Reconocieron Isla Bezuchere, pues por info ARA hay elementos en ella de CME. Desp. MLV 14:00 hs. Arr. MLV 16:00 hs. S/N.

OTROS ACONTECIMIENTOS

759. Ese día también:

1) Apareció el cuerpo del 1er.Ten. MANZOTTI, eyectado el día 21. Dónde aparece ?. Elaborar.

2) EL MONSUMEN con averías en máquinas y timón fue remolcado por el FORREST a Pto. DARWIN. Tenía a bordo un herido grave.

3) Se realizó una misión de traslado de material en el continente, por aviones IA-58 Pucará "Ordenado por la superioridad se trasladaron en horas de la tarde, seis (6) tanques de combustible de 1.000 lts. pertenecientes a Pucará, a la B.A.M. San Julian, para ser empleados por los A-4C.

El Día 25 de Mayo de 1982 (MARTES)

La meteorologia

Area del Continente

760. Sin fenómenos significactivos en SANTA CRUZ y CHUBUT, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del W. En TIERRA DEL FUEGO, la entrada de una vaguada de superficie, débil, produjo cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techo superiores a 600 mts. Vientos moderados del sector N.W.

Area MALVINAS

761. Una cuña de alta presión produjo bancos de stratus cúmulus entre 300/600 mts. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas 2 a 3 Km, mejorando rapidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/W. No se registraron precipitaciones.

762. La meteorología no se presentó muy favorable en las primeras horas para la operación en MLV.

Las intenciones de la FAS

763. El día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se encontraban en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

764. Dado que en días anteriores se había observado que las primeras Ellas en atacar no encontraban oposición de PACs enemigas, se decidió, ése día, lanzar al alba -en vuelo nocturno- a la primera Ella y además sin OCAT, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara el ENO de la aproximación del ataque con el Sistema A-4. Así salieron (Anexo PIV-III-7):

1) 07:28 Desde GAL decoló el reabastecedor KC 130 (Matr. y Trip. en Anexo) PARIS a PCRA (Incluír coordenadas).

2) 08:00 Desde GAL - OF 1232 - 4 A 4B -MARTE- Bombas MK 17 de 1000 lbs - Trip. Cap. PALAVER C-244, Ten. GALVEZ C-250, Ten. AUTIERO C-221, Alf. GOMEZ C-209. La 2da. sección regresó a los 25 minutos (AUTIERO y GOMEZ) por falla del Nro. 3; el Nro. 4 lo siguió pues no tenía la 1ra. Sección a la vista (nocturno), siguieron hacia las Islas Malvinas PALAVER y GALVEZ. Rea bastecieron del PARIS y en Pto. PACHECO, con dirección al blanco, rumbo Sur, se internaron con bruma y visibilidad 0. Regresaron a Pto. inicial (eran las 09:10), pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron Rumbo al blanco. Vieron el brazo San Carlos y lo recorrieron encontrando un buque blanco, iniciaron el ataque, pero al ver una cruz roja pintada en su casco no lanzaron sus bombas, era el UGANDA. No observaron otros

buques en las inmediaciones, ni recibieron fuego de artillería antiaérea. Giraron a la derecha en LAGUNA PALOMA. Con el Omega indicando blanco a 15 NM derecha, siguieron y observaron Pto. San Carlos a la derecha. Iban con rumbo S y al levantar en el Puerto el Nro. 2 informó: "Es DARWIN", y de inmediato giraron a la derecha para alejarse. Vieron un buque color verde y casco negro y recibieron fuego AAé. Realizaron un reempleo (creyendo que estaban en Pto. San Carlos) y entraron al blanco. El Nro. 1 (PALAVER) tiró al buque (bombas y cñ) y el Nro. 2 (GALVEZ) a un grupo de casas. Salieron (sobre el Estrecho) y en la posición Elefante Marino - FL 50 - el Nro. 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado por un proyectil en la parte inferior de su avión, de acuerdo a lo que vió su numeral (En 51 Grados, 25 minutos, S / 59 Grados, 30 minutos, W) y en el día de la Patria, cayó otro halcón argentino, aparentemente alcanzado por un misil Sea Dart lanzado desde el Destructor "COVENTRY", que se encontraba al Norte de la Isla de Borbón, acompañado por la Fragata Clase 22 "BROADSWORD". El Ten. GALVEZ regresó solo a su base y Arr. GAL 11:40 . El Cap. PALAVER fue derribado quizaás por un empecinamiento heroico de infringirle daños al enemigo.

3) 10:20 hs. y 10:23 hs. desde GRA despegaron 4 M-5 (por secciones) solo con Cñ.- 1ra. Sección OF 1233 -RANGO- Trip. Cap. RHODE, Cap. JANNET; 2da. Sección OF 1234 -BINGO- Trip. Cap. CIMATTI, Cap. MORENO. Misión: Busqueda de un radar inglés en las islas de BEAUCHEME. Estas secciones debían ser guiadas por un (1) LJ-35A cada una. El Lear Jet matrícula T-23 que despegó de Río Grande a las 10:15 horas, Tripulado por el Cap Nicolás BENZA, el Cap Jacinto DESPIERRE y el C lero MOTHE como mecánico, guió hasta cien (100) millas de las islas BEAUCHEME a la sección del Cap JANETT, retornando desde allí a GRA y aterrizando a las 12:05 horas. Al principio volaron en condiciones IFR, pero cuando se aproximaron al objetivo estaba claro ilimitado; la sección de JANET efectuó aceleración a la vista de las islas, realizando un exploración en la zon asignada sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que se hizo escape rasante y posterior ascenso y regreso S/N.
Regresaron a GRA 11:40 y 11:52. Un HS 125 siguió en tareas de OCAT (Vcom. TORRES y My. MEDINA) Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, en 52 grados 00 minutos S./ 64 grados 30 minutos W. .
Cabe destacar que el Cap. BENZA, finalizada su tarea de guiado, permaneció en la zona a la espera de novedades brindó de esta forma apoyo moral, sintiendose parte activa y silenciosa del exito de las diferentes OOFF. La sección "Bingo" (OF Número 1234) tenía su objetivo al Sur de la Isla Gran Malvina (Punta Belgrano), la navegación se realizó sin acompañamiento del Lear Jet por fallas de este. Se mantuvo en principio nivel 280. El descenso se realizó 160 millas antes de las Islas a los efectos de evitar posibles detecciones de radar, navegando luego 100 millas rasante a

420 nudos de velocidad. Una vez que visualizaron las islas el Cap CIMATTI ordenó acelerar a 500 nudos. Posteriormente ordenó tirar con cañones sobre la Punta Belgrano, sin observar tiro de artillería, posteriormente salieron con viraje a la izquierda, patrullando Bahía San Felipe e Isla de los Pájaros, abandonando el objetivo rasante durante 50 millas y ascendiendo luego a 31000 pies, regresando sin novedad.

4) 11:03 Desp. desde SJU. 4 A-4C - OF 1235 -TORO- BRP - Trip. Cap. GARCIA, Ten. LUCERO, Ten. PAREDI, Alf. ISAAC. Reabastecieron en el PARIS y llegaron a la Isla Gran MALVINA a la que cruzaron rasante. Ingresaron al Estrecho y al llegar a la Bahía de San Carlos (12:25), atacaron a los buques allí reunidos, recibiendo fuerte fuego antiaéreo, siendo derribado el Ten. LUCERO por un misil RAPIER lanzado desde tierra,[Se eyectó y fue rescatado por el HMS Fearless(El mismo buque que él había atacado)],(Anexo Halcones sobre MLV. relato). Los tres restantes atacaron un buque (Probablemente la Fragata Clase 21 HMS "AVENGER"), con los siguientes resultados: Nro. 4 sólo con cañones, no salió su bomba, Nro. 3 impactó con bombas y Cñ, Nro. 1 (no hay noticias de su ataque, averiguar). A la salida (individual) y recibiendo intenso fuego AAé, el Nro. 1 (Cap. GARCIA) informó que tenía problemas de hidráulico. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías, fue derribado por un misil Sea DART del CONVENTRY, sin eyección y murió así otro heroico piloto de la FAA, en el día de la Patria; se estima que su avión cayó entre "Campo Verde" y "Rincón del Pícaso" El Nro. 3 y 4 siguieron en alejamiento, notando el 4 un rápido descenso en su indicador de combustible, por lo que eyectaron cargas y pidieron REV, ascendieron y acoplaron en el KC-130 de indicativo BERLIN el cual había despegado de GAL a las 07:28 Hs. El KC 130 PARIS había arr. en GAL a las 12:50 y se aprestaba para una nueva operación. También volvió el RAYO (OCAT) que Arr. 14:55 a CRV (ubicar el informe de este OCAT. Interc. por PAC.

5) 13:35 desde CRV despegaba un nuevo OCAT (Vcom. PEREYRA) - RAYO- 2 (1er.Ten. WILLIAMS, Cap. PANE) en LR 36 OF 2207 que debía encontrarse a 14:15 hs. en el Pto. E (51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) a FL 350 para controlar a las siguientes escuadrillas:

a) OF 1236 - 3 A-4B - MK 17 -VULCANO- Desp. GAL 14:00 - Trip. Cap. CARBALLO C-225, Ten. RINKE C-214, Alf. CARMONA.

b) OF 1237 - 3 A-4B -ZEUS- Desp. GAL 14:00 - Trip. 1er.Ten. VELAZCO C-212, Alf. BARRIONUEVO C-207, Ten. OSSES C-204.

c) KC 130 - PARIS. Desp. GAL 14:30 (confirmar hora; despegó después de VULCANO y ZEUS?) a PCRA.
En ambas Ellas, falló el Nro. 3 (en VULCANO el Alf. CARMONA, no decoló por Técn. y en ZEUS el Ten. OSSES se

28

volvió después de 240 NM por VHF F/S. Arr. GAL 16:01. Las secciones llegan al ON (Norte de Isla Borbón) con 2/3 minutos de intervalo (Hicieron REV). La sección VULCANO (CARBALLO * RINKE) atacó a la Fragata 22 (HMS BROADSWOARD) (15:20) que custodiaba al D*42 HMS COVEN* TRY, quienes repelieron la aproximación con misiles, granadas de fragmentación y cañones; los nuestros tira* ron con bombas de 1000lbs sin apreciar los resultados. Posteriormente la sección ZEUS comprobaría que de la popa de la BROADSWOARD salía un intenso humo negro. (De acuerdo a informes ingleses fue dañado el sistema de dirección y propulsión de la fragata por el impacto de esta bomba). Regresaron a GAL S/N 16:21. El Cap. CARBA* LLO con tanque derecho perforado por una esquirla. Una versión inglesa (libro AWSA) dice:

* "Esta Sección fue seguida por una PAC (LtCdr NEIL THOMAS 800 Sqdn) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilís* tica de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la BROADSWOARD que quedó paraliza* da. Los A*4B lanzaron sus 4 bombas(En realidad tira* ron solo una cada uno, o sea dos bombas). Tres erraron, pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero LINX y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar".

* Despues llegó la sección ZEUS que enfiló directamen* te al HMS COVENTRY. Esta que navegaba paralela a la fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego AAé. El 1er Ten VELAZCO y el Alf. BARRIONUEVO se aproximaron cañoneando y lanzando sus bombas (el guía en proa, el Nro. 2 confirmó 3 impactos) evadieron y regresan a GAL 16:21 S/N. (hicieron REV?).
La misma versión inglesa (Libro AWSA) dice: "Nueva* mente * al aproximarse esta Sección* la PAC se diri* gió a interceptarlos, nuevamente la BROADSWOARD enganchó a los A*4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fué ordenado retirarse. El COVENTRY lanzó un Sea Dart pero erró, siguó tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La BROADSWOARD estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la COVENTRY se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ata* que) y escudó a los A*4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total de poder y comunicaciones (ver resto del rela* to en Anexo, pág. 146 * Libro AWSA), Arr. 17:00 hs.

6) 14:34 hs. desde GRA despegaron 2 SUE*MINA con 2 AIM 39

Exocet con rumbo NE CC CURILOVIC y TF BARRAZA de nuestra aviación naval. Reabastecieron del BERLIN a las 15:45 en PCRA (averiguar coordenadas) y se lanzaron con rumbo E hasta el Punto inicial (en coordenadas) luego rasante (R Grados, S) enganche y disparo de ambos Exocet (16:20) y regreso con nuevo REV a las 16:50 y de allí a casa. Arr. GRA hora ?.

La misma versión inglesa (AWSA) dice: "La primera en percibir el peligro inminente fue la Fragata AMBUSCADE en la parte norte de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión radar de los SUE en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos los buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes chaff fueron disparados y cada PAL lanzó sus helicópteros con equipos decoy (desviadores de misil)".

En el puente del HERMES, Graene HAMMOND, el asesor de prensa del Almirante presenció la acción: El HERMES estaba en el centro de la formación; adelante y un poco a la izquierda iba el INVINCIBLE. EL ATLANTIC CONVEYOR estaba a nuestra derecha un poco adelante y unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del ATLANTIC CONVEYOR y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia de que el chaff de los Linx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria a los portaaviones, pero un Exocet parece haber re-enganchado al buque Contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (Anexo AWSA, Pág. 149).

En síntesis, la Sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso porta contenedor, no solo por su porte, sino fundamentalmente por su carga (Helicópteros Chinook, pista de aluminio, carpas, etc.).

7) OF 1238 - 3 M-5 -PUMA- GRA 13:00. Regresan por orden CFAS. Qué pasó ?. (Armamento ?).

8) 14:50 hs. ARA solicitó atacaran a un petrolero y un submarino, aparentemente ingleses 50 Grados, 57 minutos, S / 56 Grados, 57 minutos, W. CF PIRRA (Enlace de ARA en FAS), preguntaron si era propio. COATLANSUR, informa que no era propio.

15:15 hs. Al ser informada la FAS por MARINA del presunto barco y submarino inglés se envió un M-III (OF 1239 - PATRIA-) MATRA u Cñ. Desp. GAL 14:57 - Trip. Cap. BALLESTEROS - ROF - Arr. GAL (16:04) para el submarino y seis IA-58 para el petrolero. El M-III, antes de atacar hizo un pasaje observando que el petrolero se llamaba Santa Cruz, informando a GAL y este a FAS.

La FAS preguntó nuevamente al enlace de marina y luego de un rato corroboraron que verdaderamente era el Santa Cruz, reabasteciendo a un submarino argentino. Los Pucará fueron

19

detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS).

9) Ese día también, al comenzar el aniversario de la Patria, fue testigo de un nuevo y glorioso cruce argentino: CAT 181 - TC 64 -TOCO- Trip. Cap. BORCHET, Cap. DAGUERRE, My. MAYE, C.P. SOSA, S.Aux. CASTELLINI, S.A. CARABAJAL, S.A. MOYANO. - Desp. CRV día 24 May 23:00 hs. Transpota -ida- 14.400 Kgs carga (víveres EA 9000 repuestos cañon 155 EA 2600, repuestos comunicación FAA, material quirúrgico FAA, Encomiendas FAA/EA, cartas y 7 pa) Arr. MLV 02:29 hs., despega nuevamente a las 02:48 y Arr. CRV 05:05. Trajo 21 heridos y un prisionero el LT (RAF) GLOVES. Entre ellos estaban el My. PIUMA y el 1er Ten LUNAquienes se habían eyectado sobre las Islas al ser derribados sus aviónes y también el 1er Ten DIAZ y el Alférez José Luis PONTECORVO, quienes fueron recibidos al arribar a Comodoro Rivadavia por el Mayor PERALTA MONTI, y alojados en el Casino de Oficiales..

10) Tambien se cumplimentaron los vuelos de la exploración aérea focal de rutina: OF 126 - 1 G-II Platino. Desp. SCZ 09:30 hs. Arr. 12:00 hs. y OF 127 - 1 TS 60 Platino II. Desp. SCZ 15:00 hs. Arr. 18:00.

11) Finalmente los dos reabastecedores cumplieron la siguiente actividad:

a) KC-130 - PARIS - Tripulación: VCom. DOMINGUEZ - My. BERNARDI - MY. VIDELA - SA RYDZIK - S AUX HUMOLLER - CP GONZALEZ - SP PLASENCIA. Dep. GAL. 07:20. Reabastecieron a las escuadrillas "MARTE" y "TORO" (Ida). Arr. GAL.:12:50 Hs.
Luego dep. 14:30 Hs., reabastecieron a las Escuadrillas "ZEUS" y "VULCANO".

b) KC-130 - BERLIN - Tripulación: VCom. PESSANA - 1er Ten VACCARO - My. GOMEZ - CP CEMINO - CP MARTINEZ - S AUX ARDIZZONI - S AUX AMENGUAL. Dep. GAL.: 14:30 Hs., reabastecieron a las Escuadrillas "TORO" (Regresó) y "MINA" (SUE) a las 15:45 y 16:50 Hs. Luego Arr. CRV. a las 18:00 Hs.

EL DIA DE LA PATRIA EN EL CATOM

765. El Sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM C'óndor ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, (bajo el Comando del Brig. CASTELLANOS), tambien vivió intensamente el 25 de Mayo, defendiendo heroicamente el archipiélago que era el centro del ataque enemigo.

1) En Puerto Argentino: La BAM MLV cuyo Jefe era el Com. DESTRI, blanco permanente del ataque aéreo y naval enemigo, protagonizó los siguientes acontecimientos:

a) 02:30 hs. Artillería en alarma roja en defensa del TOCO

(C-130) que permanece en tránsito hasta 02:50 hs.

b) 09:44 hs. El CIC detecta a la primera PAC.

c) 10:35 hs. Seis aviones [2 de la Armada inglesa (Royal Navy) del Escuadrón 800 y 4 de la Fuerza Aérea inglesa (RAF), Harriers GR 3 del Escuadrón 1 (F)], atacaron la BAM MLV en vuelo rasante con bombas retardo (que siguen explotando hasta las 13:30) pegaron cerca del bunker (derribando una pared) y causando algunas bajas. Nuestra AAé (EA y FAA) derribó 2 GR 3 (uno por ROLAND y otro por 35 mm). Un avión cayó en tirabuzón y se pudo ver una eyección. Meteorología: (hay 6 Ac As 2500 sobre la Base).

d) 13:24 hs. despegó un Pucará (A-516 Ten. CIMBARO) contra helicóptero ENO (aparentemente en rescate del piloto eyectado) pero apareció PAC y Pucará retornó. Arr. 13:30 hs. (Ampliar esta salida).

e) 14:35 hs. Despegaron 2 Pucará -COBRA- Trip. A-533 Ten. GIMENEZ - A-516 Ten. CIMBARO). Reconocieron (sobrevola-ron) Península de San Luis. Están en vuelo se produce 2do. ataque a BAM MLV Arr. 15:19.

f) 14:50 hs. Nuevo ataque de GR 3 al AD MLV, 3 explosiones sin daños.

g) 15:15/8 hs. Arr. a BAM MLV IA-58 dos Harrier en altura sobre vertical AD. Ampliar. Los COBRAS permanecieron en vuelo durante el ataque de GR 3 (14:56).

h) 16:50 hs. Un Harrier fue derribado por POA 1 con SAM 7. Se alej ó humeando. Derribo comprobado.

i) 17:08 hs. Apareció (CIC) un helicóptero ENO a 23 NM en rescate piloto Harrier.

j) 19:14 hs. (Nocturno). Nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV. 2 explosiones. Sin novedad. CIC informó 19:11 hs. alarma roja hasta 19:32. Versiones inglesas hablan de lanzamiento Seaslug (antibuque) contra la pista.

2) <u>En BAM Cóndor</u>: Esta gloriosa BAM, ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía firme la bandera de la Patria:

a) Hora ?.... Un Harrier, lanzó cohetes chaff al radar skyguard, mientras otro intentó atacar, pero el fuego de 35 mm y 20 mm lo desalentó obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del rGpo. 1 AAé en DARWIN).

b) Se preparó la evacuación del Escuadrón Aeromovil a BAM MLV.

30

Nuestros Helicópteros

766. Cumplieron ese día las siguientes misiones:

- Un 1 Bell 212matrícula H-83, indicativo "CONDOR", armado con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:00 horas para reabastecer a la ROA, aterrizando nuevamente a las 08:50 horas, para volver a despegar a las 10:00 horas y aterrizar nuevamente en Darwin a las 10:50 horas una vez finalizada la tarea. Tripulacvión: Ten VERGARA (P), Ten SANCHEZ (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "PATO", armado igual que en la misión anterior, que despegó de Darwin a las 14:00 horas, para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizando nuevamente allí a las 15:20 horas. Tripulación: Ten SANCHEZ (P), Ten VERGARA (CP), C lero LOPEZ A. (M) y C lero LOPEZ R. (OP), quienes recuperaron al Cap de Corbeta PHILIPPI.

- Relato Ten. VERGARA: "Se recibe la orden de ir a recuperar al Cap. PHILIPPI, perteneciente a la Armada, derribado sobre la zona del aEstrecho de San Carlaos (A-4Q). Se designa la tripulación y se procede al cumplimiento ~~de~~ la orden recibida. Se despega hacia el Sureste de la B.A.M. Cóndor a los efectos de encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. El Cap. PHILIPPI había sido derribado por aviones Harrier sobre el estrecho de San Carlos. Al eyectarse cayó al agua, nado hasta la orilla este del Estrecho y luego comenzó a caminar, realizando su supervivencia, llego hasta un lugar de la Isla en donde le brindaron alojamiento.
  Al llegara el Bell 212 a dicho lugar se procedio a identificar al Cap. PHILIPPI, constatándose todos sus datos y forma en que había sido derribado. Es llevado a posterior al helicóptero el cual emprendió el vuelo de regreso a la B.A.M. Cóndor. Cabe destacar que tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PAC inglesas. Estos datos eran suministrados por el puesto de R.O.A. ubicado al S.E. de la B.A.M. Cóndor".

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON", armado como en las salidas anteriores, que despegó de Darwin a las 16:00 horas para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizando nuevamente a las 17:40 horas en Darwin. Tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZ (M) y C lero LOPEZ R. (OP).

OTROS ACONTECIMIENTOS

767. Se encontraron los restos del Ten. VOLPONI (M5 C#437), por parte dep personal de BAM Calderon.

EL SALDO DEL DIA

768. La FAS:

Salidas previstas	22	100 %
No decolaron Téc.	1	4,5 %
Regresaron Téc.	2	9 %
Llegaron OM	15	68 %
Regresaron orden Sup.	4	18,5 %
Aviones derribados	3	13,6 %

(2 A4C / 1 A4B) (2 pilotos fallecidos, 1 piloto prisionero)

769. Bajas enemigas

- Destructor HMS COVENTRY - Hundido - 19 Trip. desap.
- Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR - Incendiado (Posteriormente se hundiria - 12 Trip. desap.
- Fragata HMS BROADSWORD - Averiada.
- DOS (2) naves no identificadas (una probable "AVENGER" y otra HMS "FEARLESS").
- TRES (3) GR3 RAF HARRIERS derribados (CATOM)
- UNO (1) Helicóptero LYNX (en BROADSWORD) destruído

CONCLUSION

770. Este 25 de mayo de 1982 será la ofrenda más heroica que jamás la FAA haya hecho a su Patria, en el aniversario de su nacimiento.(A lo menos por ahora...).

31

El Día 26 de Mayo de 1982 (MIERCOLES)

771. Después de las intensas horas vividas el 25 de Mayo, en las que los pilotos de la FAA, Navales y sus defensas antiaéreas (EA - FAA - ARA), habían cobrado al enemigo la mayor presa diaria (HMS COVENTRY - ATLANTIC CONVEYOR - 3 GR-3 LYNX) de todo el conflicto, el CFAS estimo que la reacción de éste sería intensa en su aspecto defensivo ante nuestros ataques aéreos. Por esta principal causa, se decidió variar nuestros procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos nocturnos con MK-62 y de altura con el sistema M-5 en BOP y escolta de caza M-III, todos sobre OM terrestre en la cabecera de playa.

La Meteorología

772. Los pronósticos meteorológicos coadyudaban -aparente- mente- para esta decisión:

1) Area Continental: Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso con cirrus, visibilidad superior a 20 Kms., vientos NO 20/25 Kts.
   En Tierra del Fuego parcial nublado con SC, AC y AS, vien- tos moderados del NO, visibilidad superior a 20 Km. Las condiciones meteológicas eran favorables para las unidades de la FAS.

2) Area Malvinas: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con ST SC en horas de la mañana techo 400 mt, mejorando hacia el mediodía. Temp. 6/9 Grados, vientos suaves. En general apta para la operación.

Las Operaciones de la FAS (Anexo PIV-III-8)

1) Bombardeo nocturno sobre Brazo San Carlos

   a) OF 1240 - 3 MK 62 -ODIN- 4 MK 17 - Dep. GAL - 03:35 Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN; Nro. 2 1er.Ten. MAUAD, 1er- .Ten. SIRI; Nro. 3 Cap. BREDESTON, Cap. SISCO. Hora ordenada sobre OM 04:30. Esta Ella regresó desde 180 NM de GAL por mala meteorológia, visibilidad cero. Instru- mental de navegación y radar altímetro no confiables. Numerales se desorientaron y perdieron la formación. (Análisis de este sistema de armas en material y perso- nal).
   El QAM de BAM GAL 04:00:310/14 10 Kms 8 SC 600 5/5 1009.2. La Ella Arr. GAL 04:40 S/N.

2) Bombardeo en picada (BOP) sobre Pto. San Carlos

   a) OF 1241 - 2 M-5 -POCKER- 4 BR - Con SSQ Eléctrica - SJU 13:30 Cap. DIMEGLIO, Ten. AGUIRRE. Cumplieron la primera parte del vuelo S/N y encontraron el OM con 8/8 nubes. (A qué nivel navegaron y qué nivel tenián sobre el blanco).

No observaron reacción antiaérea de ningún tipo. (14:10) El guía no lanzó bombas sobre tope. El Nro. 2 hizo contacto con radar MLV yéste le informó que el OM se encontraba a 270 Grados, 45 NM y así guiado picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía se desprendió de las suyas lateral a las Islas Salvajes, explotando las cua- tro. No observaron buques en el Estrecho. Arr. SJU 15:19 QAM DRW 14:00 320/8 20 7 SC 1200 9/8 1011.7.

- Relato My. SAPOLSKI: " Como es de suponer su ejecu- ción y exito estaba totalmente limitada a la posibi- lidad de hacer puntería desde algo más que la altura de lanzamiento, condición esta que no se dió. No obstante el lanzamiento del numeral no fué en vano, según creo que fue comentado luego por persoanal del CIC MLV".

- Relato My. SAPOLSKI: "En las postrimerías de la tarde de ese día los Escuadrones Dagger y A4-C de SJU se vieron regocijados con la visita del My. PIUMA (Esc. Dagger SJU), ler.Ten. SENN (Esc. Dagger SJU), ler.Ten. LUNA (Esc. Dagger GRA) y el TC ARCA (Piloto de A4-Q de la ARA), todos ellos recuperados luego de sus respectivas eyecciones en MLV. Su arri- bo fué grandemente ovacionado y celebrado por todos los que allí nos enlcontrábamos, luego de lo cual no relateran sus experiencias que fueron escuchadas con suma atención y luego tenidas en cuenta en el accio- nar futuro".

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: " El ler.Ten. DIMEGLIO inició la picada de 60 Grados dentro de nubes. Ell suscripto lanzó las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60 Grados de la picada y sin ver donde cayeron. Confíe solo en lal infornma- ción que nos dió el radar de MLV el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto (tratando de visualizar) hice dentro de la capa, maniobras aevasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM Británico".

3) <u>Escolta de caza con M-III</u>

a) OF 1242 - 2 M-III -SOMBRA- MATRA/MAGIC - Cobertura Sec- ción POCKER. Desp. GAL 13:32 Cap. BALLESTEROS, ler.Ten. PUIG. Llegaron a FL (confirmar), enlazaron con CIC MLV a las 14:15. En ese momento había 3 PAC en el aire, pero se observó que las mismas no sobrepasaban FL 140/160 y que cuando su rumbo era convergente con los SOMBRA, descendían bajo el lóbulo de n/radar. Arr. GAL 15:20.

4) <u>Ataques a objetivos navales por los A4 con cobertura M-III</u>

a) Estaban previstas 3 Ellas, una de A-4B, otra de A4-C (TIGRE y LEON) y una de M-5 (TRUENO), con cañones y

32

bombas para las 16:30 hs. sobre el ON, con acompaña-miento de una sección M-III (de GAL) AGUILA con MAGIC. Pero estas salidas fueron canceladas por la CFAS.

Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas

1) Escuadron Fénix (Anexo PIV-III-9)

a) OF 2215 - LR 35 MONO - Trip. Vcom. DE LA COLINA - Com. FERRI - Desp. CRV 11:05 a Pto. E (Coord. ?) apoyo sec-ción SOMBRA. (Localizar el informe de este OCAT). Arr. CRV 13:45.

b) OF 2214 - HS 125 RAYO - Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA y OCAT Vcom. TORRES, My. MEDINA - Desp. CRV 13:50. PE (Coord.?) Apoyo a la Sección POCKER y las otras probables (Trueno - Tigre - Leon y Aguila) que fueron canceladas. Arr. CRV 15:58.

2) Reabastecimiento en vuelo

a) 1 KC 130 (LV - VHB) Averiguar matr. y trip. que Desp. GAL 15:25 para REV A4 y Arr. (hora ?) S/N.

Dos cruces suspendidos

773. Este día estaban planificados 2 cruces a MLV, el TC-66 y TC-64 (Trip. en Anexo) que no se realizaron por TAC. (ARA cruzó con F-28 y 3 MACHI) Averiguar verdadera causa. (No saturar AD MLV en vista cruce ARA). Ojo! el PATO decoló de GAL 23:23 y se le ordenó su regreso (Jefe G 1T) por ecos próximos a Darwin informa-dos por MLV.

La exploración lejana

1) 1 B-707 (ampliar) misión 331 - TRONCO.

La exploración cercana

1) OF -128 - 1 TS 60 -PLATINO I- 09:30 SCZ 1200

2) OF -129 - 1 TS 60 -PLATINO II- 15:00 SCZ. Arr. 18:00 SCZ.

Puente aéreo a BAM MLV

1) Un F-28 (LV-MAL) Desp. GRA 12:15 Arr. MLV 14:00 y regresó a GRA.

La guerra en el archipiélago

774. Los heroicos defensores del archipiélago resistían, casi diríamos satisfechos, las iras del enemigo, tan duramente afren-tado el 25 de Mayo. Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo que pudiera de la BAM Cóndor, pues los PUCARA podían operar sobre objetivos en Darwin desde la pista de

Puerto Argentino y además, en el caso de que l^s ingleses tomaran la BAM Cóndor, los aviones no serían tomados por el enemigo terrestre.

775. Por esta razón el CATOM ordenó el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45), para desde allí operar sobre el enemigo terrestre. Quedó en BAM Cóndor el personal necesario para la defensa terrestre: Personal Militar Superior, los aviadores más antiguos y Personal Militar Subalterno (para ejemplo y gloria, de la FAA); así, del Escuadrón Pucará, permanecieron en Darwin:

1) P.M.Sup.: Vcom. COSTA, My. TOMBA, 1er.Ten. FASANI, Ten. LOMBARDI, Ten. CALDERON, Alf. SASSONE y Alf. LEMA.

2) P.M.Sub.: C.P. GURRIERI, C.1ro. BUSTOS, C.1ro. OLEA, C.1ro. TORRES, C.1ro. DAPPEN, C.1ro. ARGUELLO, C.1ro. RES, C. AGUERO, C. MARQUEZ, C. SOTO, C. MANSILLA, C. RODRIGUEZ.

* El material Bell 212 (H-83/H-85) con sus tripulantes, afectados a la B.A.M. "Cóndor" permaneció en la misma hasta el día 28 en que se ordeno el repliegue a Pto. Argentino.

776. Todos a órdenes de su Jefe de Base, el Vcom. (E.Air.) Wilson PEDROZO. Su Jefe de Operaciones Vcom. VERA MANTARAS, su Jefe Escuadrón Tropa My. ZAPORTA y su Jefe de Servicio de Comunicaciones Cap. RE. Esta es una parte del relato del 1er.Ten. MICHELOUD del arribo de los pilotos replegados a Pto. Argentino:

* "Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje (del helicóptero) (Chinook) se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficiales (en Pto. Argentino), que no era otra cosa que un Jardín de Infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que desde hacía un tiempo ocupaban ese refugio contra las inclemencias del tiempo, particularmente personal del INAC. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con el buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia en ellas no sería más que por la noche.
Diariamente partíamos al Puesto de Comando de la BAM Malvinas, que no era otra cosa que un bunker construído con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de máquidas y remoción de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente

33

destruído por el bombardeo. De éste quedaba solo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo".

777. Por su parte la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proxi- midades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada. Dice el diario de guerra del G 1 AAé en Darwin:

- "Día 26: Durante el día, en el radar ELTA, se detec- taron cuarenticinco probables vuelos de helicópteros el Noroeste entre los 6 y 8 km, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas Nro. 1 y Nro. 4 pudieron observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros en una zona al NO, detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la Jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.
  A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA, pidió apoyo al Puesto Comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser perso- nal de Ejército (argentino), no lo enviaron, hasta que, en un momento dado tiraron dos bengalas del tipo Flash sobre el radar ELTA, entonces un soldado C. 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían. Luego al llegar los refuer- zos e inspecciones de la zona, loúnico que se encon- tró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la Base". -

778. Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de Pucará en la zona DWN operando desde BAM MLV:

- 2 IA-58 -FIERRO- ROF al Norte de DWN. Ten. CRUZADO (A-533) y Ten. GIMENEZ (A-509)

Nuestros Helicópteros

779. Cumplieron ese Día las siguientes salidas:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HALCON, armado con cuatro ametralladoras Browning, 7,62 m, que despegó de Darwin alas 08:00 horas para hacer una misión de reabastecimiento de la ROA, aterrizan- do nuevamente en Darwin a las 08:30 horas. Tripula- ción: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP) y S.M. MARTI- NEZ (M).

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado igual que el anterior, que despegó a las 08:20 horas de Darwin para hacer un reabastecimiento de la ROA, aterrizandop nuevamnete allí a lasa 09:10

horas. Tripulación: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C.P. CARMONA (M) y C.P. GOMEZ (OP).

Otros acontecimientos en MLV

1) Entre las 00:30 y 02:30 se recibió fuego naval intermitente sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Muertos y heridos.

2) 00:45/01:10 cañoneo naval sobre BAM MLV, (rompieron un IA# 58).

3) 10:25 1 GR 3 atacó Pto. Howard desde el Estrecho (bombas y cañones) 6 soldados EA muertos, heridos 1 Of., 1 Sub., y 4 soldados.

4) 14:21 nuevo ataque aéreo al AD MLV, explotaron 2 bombas cerca de las piezas de artillería. (Anexo Diario Guerra Gl en Pto. Arg.)

5) 16:25 Salida 2 M 329 (ARA) desde BAM MLV para apoyo de fuego (ampliar).

6) 18:00 BAM Cóndor informó: (textual del Diario Com. MENDI# BERRY).

"Unidades EA y FAA reunidas.
A.Aé totalmente destruída.
Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes, y ametralladoras.
FA 3 muertos, 5 heridos.
EA gran cantidad de bajas.
En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones. Faltó munición en 1ra. línea.
Gran agotamiento de la tropas.
La observación aérea determinó: Grupos de 20/30 hombres, 5 con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes".

EL DIA 27 DE MAYO DE 1982 (JUEVES)

780. La meteorología de ese día:

1) Area Continente

- Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15/20 Kt), nubosidad baja quebrada, SC con techos 600 mts; media con AC AS visibilidad mas de 20 Km., baja temperatura en primeras horas de la mañana en todo el Sur, excepto CRV.

2) Area Malvinas

- Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de nubosidad baja y media, 3 St y 4 AC AS;
visibilidad superior 20 km. Ocasionalmente 7 km. por neblina. Vientos del sector O - NO (30 Kt con ráfagas 40 Kt) disminuyendo hacia la tarde. Temp. entre 4 y 10 Grados C.
Anexo con QAM MLV y DWN.

El concepto de la operación (FAS)

781. El Comando de la FAS intentó ese día atacar principalmente las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de Playa (Pto. San Carlos y Establecimiento San Carlos - Planta Refrigeradora), comenzando con bombardeo nocturno. Al tiempo que mantenía en reserva Ellas armadas para ataque a objetivos navales (al confirmarse su posición). Con este concepto se cumplió la siguiente actividad, desde el Continente (Anexo PIV-III-10):

1) Bombardeo nocturno con MK 62

a) OF 1240 - 2 MK 62 - ODIN - 4 BRP - Dep.GAL 03:21 - Nro. 1 Cap. FREIJO, Cap. MARIN Nro. 2 My. VIVAS, My. ESCUDERO. Sus OOMM eran instalaciones en playa oeste brazo San Carlos (Planta refrigeradora) y playa este brazo San Carlos (Establecimiento San Carlos) La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata y además su A Aé. estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de St. desde unas 150 millas de las Islas, siendo muy difícil en principio distinguir la costa, viendo solamente con claridad los acantilados a cada lado del Estrecho San Carlos. La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista 04:27. Intentó enlace (VHF/HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Kmts) más intensos que los pronosticados. El ataque se realizó de Sur a Norte, sobre la márgen Este del Estrecho de San Carlos, se separaron en 200 pies por radioaltimetro; las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1000 pies el

guia (dos (2) MK-17 de 500 Kilogramos cada uno). No fué necesario eyectar los tanques exteriores de combustible. Al no ver las fogatas de Darwin en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguiendo fogatas de los vivacs en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas al Sur del muelle de Puerto san Carlos; sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego A. Aé. ni observaron buques en la ruta de regreso. Navegaron a mil (1000) pies de altura hasta unas 150 millas de las Islas, sobrevolando en el escape los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente a nivel 150, siendo guiados posteriormente por el Radar de Río Gallegos al aterrizaje. Escape hacia el Oeste (qué nivel?).
Arr. GAL 05:46.

NOTA: Posteriormente hubo confirmación de que, al menos 1 bomba hizo impacto y explotó en el vivac británico.

- Relato Cap. FREIJO: "Se pasó al oeste de la Base Cóndor (Darwin) y a la vista del estrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 kts en vueno bajo (500 a 1000 pies). El rumbo de ataque al OM fue aproximadamente 355 Grados aproximadamente desde C. Belgrano (Isla Gran Malvina) oeste de Darwin y OM. Escape rumbo ataqué 3 minutos y luego por el oeste sobrevolando Isla Bordon (visualizada las aklturas de la misma) a baja alltura y posterios ascenaso a FL 300. Se visualizó explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones".

2) <u>Ataques a objetivos navales</u>

- Los objetivos de estos ataques eran - según la información de MLV - buques en el Canal S/E de Darwin (Choiseaul). Despegaron entonces las Escuadrillas previstas:

a) OF 1246 - 3 A 4C - TIGRE - 3 BRP MV - Dep. SJU 10:00. Cap. PIERINI, Ten. CUELLO y el Ten. MENDEZ, Arr. en SJU 12:30 con REV, no se encontraron los O.N.

b) OF 1249 - 3 A 4C - TANQUE - BRP - Dep. SJU 10:25. Cap. ALMOÑO, Alf. CODRINGTON, 1er Ten. CONSTANTINO, (Alf. MENDEZ iba como reserva). El 1er Ten CONSTANTINO se unió al numeral 3 de la Escuadrilla "TIGRE" (1er Ten URETA), formando una sección, la que no pudo reabastecer popr problemas en sus tanques suplementarios (eran de PUCARA), debiendo regresar a San Julián.

c) OF 1245 - 3 A 4B - TRUENO -Cañ y MK 17 - Dep.GAL 10:00.

35

1er Ten. FILIPPINI C-207, Vcom. ZINI C-239, Ten. AUTIERO C-212 ARR: 13:00.

d) OF 1248 - 3 A 4B - TORO "C" MK 17 GAL 09:30 1er. Ten. CACHON C-250, Alf. GOMEZ C-227, Ten. GALVEZ C-240 ARR 12:30.

NOTA: Estas 4 Ellas, que efectúaron el REV del Perú 1 y 2, regresaron posteriormente por orden del CFAS (OCAT - Vcom. TORRES). Causas. No se confirmó ON (ver detalle en pág. 62, inc. 7).

3) Ataque a objetivos terrestres (Establecimiento San Carlos).

a) OF 1244 - 3 A 4B - POQUER - 4 BRP C/U GAL 15:00. Cap. CARBALLO C-207, Ten. RINKE C-212 - Alf. CARMONA C-239 (Este último regresa después del REV por falla RMI).
La Sección continuó hasta que ingresaron al Estrecho San Carlos por el Sur y se dirigieron (de S a N) observando en la Bahía San Carlos 4 ó 5 buques (tipo 42/22), pequeñas barcazas y 3/4 helicópteros en vuelo. Llegaron al ON (Establecimiento San Carlos) y lanzaron sus 8 BRP, recibiendo intenso fuego A. Aé. que continuó hasta que cruzaron las sierras a su frente (seis disparos de armas livianas hicieron impacto en el guía (Uno de ellos hizo un orificio de aproximadamente 25 cm de diámetro por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo Omega y cortar un manojo de cables del espesor de un puño), dañando sus sistemas de navegación y comunicaciones. Realizaron el escape hacia el este y luego hacia el sur, para, luego de volar algunos minutos, retornar al rumbo oeste definitivamente. Navegando luego como guía el 2, debido a las fallas del 1, regresaron a GAL donde ARR 18:30.
Existe información de que la A Aé británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

b) OF 1247 - 3 A 4B - TRUCO - BRP - Dep.GAL 15:30. 1er. Ten. VELASCO C-215, Ten. OSSES C-228, Ten. ROBLEDO (éste piloto no despegó por Tec.) ingresaron al Brazo San Carlos un minuto después que los POQUER, también de S a N y confirmaron que avistaron 4 buques, recibiendo intenso fuego de artillería. Lanzaron sus 8 bombas, en salva, sobre la planta de refrigeración en Bahía AJAX. Escaparon hacia la izquierda, perseguidos por varios misiles; el numero 1 fue alcanzado por munición de cañón de 40 mm Boffor de los buques HMS FEARLESS e INTREPID, en la raíz del plano izquierdo. Habiendo cruzado ya el Estrecho San Carlos con rumbo hacia el oeste y ya sobre la Gran Malvina, el numeral dos observó fuego en el plano izquierdo del uno, muy próximo al botellón de oxigeno, por lo que le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja (Alarma) de hidráulico, por lo que
cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en

posición 51 grados 29 minutos S/ 59 grados 32 minutos W, siendo aproximadamente las 17:00 Hs. Cayó entre Puerto FOX y Puerto HOWARD, siendo recuperado tres días después el 01-jun-82 el 1er.Ten. VELAZCO, luego de reponerse de la eyección caminó dos días y dos noches hasta que llego, el 3er. día, a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados, al día siguiente pasaron dos Kelpers a caballo; los llamó y les quiso comprar un caballo; ellos se negaron pero le dijeron que avisaran a "Port Stanley". Por la tarde apareció un land rover, manejado por un kelper y acompañado por un oficial del E.A. que lo llevaron a Puerto Howard.
El Ten OSSES regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas; aterrizando en GAL a las 17:45 Hs.

NOTA: Respecto a estos ataques (OF 1247/1244) el relato del libro "Air War South Atlántic dice: "...el 1er Ten Mariano Velasco, estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de SKYHAWKS, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahía Ajax al oeste del brazo de San Carlos, fotografiada previamente por los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas (Antiaéreas) y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas. Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas (terrestres) británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrrededores el edificio no tenía cruz roja. El Técnico, del equipo anti-explosivo de la RAF, Hankinson estaba en el edificio cuando se produjo el ataque. "Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo" recordaba. "Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a 5 e hirió a 26". Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados" continuó. "Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar".
"Pero había además otras dos bombas también sin explotar al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos, fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo".
<u>NR</u>: A partir del 03/04 Junio, fueron alojados en esta planta nuestros oficiales de la BAM Cóndor (Vcom. VERA MANTARAS, My. TOMBA, My. ZAPORTA, etc.) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar, quienes debieron elegir entre dormir afuera (chiquero) con temperaturas bajo 0 Grados o en esta habitación, eligiendo esta última luego de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vcom. VERA. (Anexo informe My. TOMBA).

4) <u>Cobertura aérea</u>:

36

a) OF 1250 - 2 M III -NENE- MAGIC/MATRA - Cobertura Bahía San Carlos - Dep. GAL 16:36 - Trip. Cap. HUCK, Cap. GONZALEZ. A las 17:00 ya se encontraban en la zona del Estrecho (entre Bahía FOX y el N del Canal) e hicieron enlace con CIC MLV S/N.
Esta sección cubrió el escape de la Ella TRUCO y la aproximación a BAM MLV del C-130 GALLO y dos IA-58 que efectuaron el cruce desde SCZ a BAM MLV. A las 17:20 abandonaron la zona y ARR GAL 18:18 S/N.

5) Traslado de IA-58 en ROF a MLV:

- Este día la FAS inició el cumplimiento de la orden, del CEOPECON, de reforzar, con 5 IA-58 (Escuadrón Pucará) a la BAM MLV, donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromóvil por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así, ese día, partió la primera Sección:

a) OF 1251 - 2 IA 58 -GAUCHO- ROF y Arr. BAM MLV. Desp. SCZ 15:00 - A-537: Ten. ARGARAÑAZ. A-532: Alf. BLANCHET que Arr. MLV 17:24. Fueron guiados por un Mitsubishi de ADO.

6) Los reabastecedores:

a) KC 130 - TC 70 - PERU 1 Trip. Vcom. DOMINGUEZ, My. BERNARDI, My. VIDELA, S.A. RYDZIK, S.A. HUBOLLER, C.P. GONZALEZ, S.P. PLASENCIA. Desp. SCZ 09:41 a PCRA (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W). Reabastecieron a TRUENO y TORO. Arr. SCZ 12:10 (A-4B).

b) KC 130 - TC 69 -PERU 2- Trip. (confirmar). Vcom. PESSA-NA, 1er.Ten. VACARO, My. GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTI-NEZ, S.Aux. ARDIZZONI, S.Aux. AMENGUAL. Desp. GAL 09:49 a PCR (50 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, 00 minutos, W) reabastecieron a TIGRE y TANQUE (confirmar) y Arr. GAL 12:53 (A-4B y A-4C).

c) KC 130 - TC 69 -LIMA 1- Trip. la misma anterior. Desp. GAL 13:58 a mismo PCRA, reabastecieron a POKER y TRUCO (A-4B) y Arr. GAL 18:01.

d) KC 130 - TC 70 - LIMA 2- Trip. Vcom. DOMINGUEZ y misma trip. Desp. SCZ (hora). Reabastece a alguien ?. Arr. SCZ (hora).

Los cruces de C-130 a MLV:

a) Como se indicó en el día 26 (párr.) a las 23:23 Desp. C-130 (matrícula y trip.)de GAL, a las 00:20 del 27 MAY, el Vcom. MARTINEZ (Jefe G1T) ordenó, desde CRV, su regreso a GAL pues tenía información (de MLV) de buques enemigos operando en el seno Choisseaul. El PATO Arr. a GAL 01:50 S/N.

b) TC-64 - CAT 186 - MARTE - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA, C.P. CAMINO, C.P. FREIRE, S.Aux. OVEJERO, S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 16:25 Arr. MLV 20:15 horas. Llevaba:

- 1 control de tiro (FAA).
- 1 cañón 35 mm. (FAA).
- munición 35 mm. (FA/EA).
- correspondencia.
- TOTAL: 14.500 Kgs.

c) TC-66 - CAT 187 -MARTE- Trip. Vcom. DEMARCO, My. MACLAY, Cap. MARTIARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.M. RULLI, S.M. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. , transporta:

- 1 palet c/raciones (3.400 kgs) - EA
- 48 pax - EA
- 3 pax - ARA
- Repuestos lancha ARA (500 kgs) - ARA
- Bochones - ~~FAA~~
- Faros helicópteros - FAA
- Plasma humano - FAA
- Repuestos com. - FAA
- Repuestos radar VYCA - FAA
- Correspondencias y encomiendas.
- TOTAL 12.870 kgs.

d) TC-63 - CAT 188 -TIGRE- Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO y S.P. LUJAN. Desp. CRV a las 02:30 Z, aterrizando nuevamente allí a las 07:00 Z. Por órden de la FAS se ordenó el regreso a las 04:52 Z de la posición S 5215 W 5805 a unas 39 millas al Sur de Puerto Argentino, por detectar ecos de helicópteros en la prolongación de la pista hacia el mar. Transportaba 12.7000 kgs. de los cuales 9.500 kgs. eran EA, así distribuidos:

- 36 Blow Pipe.
- 6 unidades lanzamiento (BP)

37

- 7 Pase.
- 1 mortero 120 mm. - munición 120.
- 2 ametralladora 12.70 - munición 12.70.
- 10 Cajones de proyectiles MAMBA.
- 1 cajón 12.70 incendiaria.
- 3 cajones granadas de mano.
- 1 cajón granadas antitanque.
- 2 Palets mat Cdo. 602.

NOTA: Esta salida logró arribar a MLV el día 28 en un nuevo intento.

7) El Escuadrón Fénix:

a) OF 2220 - C-130 H -PICHO- TC-64 Trip. Vcom. CANO, Vcom. SERVATICO, S.M. 8R9 AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA, tripulantes especiales Com. FERRI, My. OREFICCE; Exploración. Desp. CRV 04:05 a puntos ABCD y E, a fin de efectuar una marcación efectiva de blancos navales; Arr. en CRV 11:05.

- Relato Vcom. CANO: Ante la ausencia de una labor efectiva de marcación de blancos navales por parte de ARA, la FAS decidió emplear aviones C-130 H para dicha tarea. El TC-64 despegó de PAL el día 26-may-82 a las 20:00 y Arr. en CRV con problemas de radar. Impuesta la tripulación de la tarea a cumplir, despegó de CRV el día 27-may a las 04:05 destino de la zona de exploración, llevando como tripulantes especiales al Com. FERRI y al My. OREFICCE. La tarea consistia en sucesivos "asomos" con rumbo 090 Grados en puntos geográficos dostantes entre sí 20 NM, ubicado el primero de ellos a 15 NM al Norte de la desembocadura del canal San Carlos.
Debido a que era necesario ascender a FL - 100 y negar al enemigo, en lo posible el empleo de misiles tipo Sea Dart, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos para lo lcual se ideó sobre la marcha el siguiente procedimiento:
1) Acelerar el avión hasta el límiite de su velocidad estructural (319 Kts) para iniciar una trepada que lo llevaria a 10.000 pies y 110 Kts de IAS, en un minuto cuarenta y cinco segundos, Radar IFF en Stand By.
2) Al iniciar el ascenso, IFF activado para detectar si el avión era iluminado por aradares de tiro enemigo (Luz de interrogación encendida fija), en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF,

encender radar, ubicar en pantalla azimut y distancia del eco. Congelar en navegador Omega la presente posición, simultáneamente un descenso de máxima perfomance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135 Grados por izqauierda por debajo de 500 pies.

En ese día, este procedimiento, completo con dos observaciones posteriores para dar una ubicación positiva, permitió detectar un buque piquete radar que finalmente no fué atacado por haber reabastecido los A-4B y C en distintos puntos con lo cual fué imposible el ataque simultáneo, que deseaba la FAS. (El Vcom. GALLO ordenó al Vcom. TORRES, a bordo del retransmisor, el regreso de los cazabombarderos)".

b) OF 2222 - HS 125 -RAYO-. Retransmisor E y R Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES, MY. MEDINA (OCAT) Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA, INT PAC - 10:51 hs. Desp. CRV 07:14. Arr. CRV 12:50 (fue el que ordenó el regreso de TIGRE, TANQUE, TRUENO y TORO), incluir informe del OCAT.

8) La exploración aérea lejana y focal

a) B-707 (elaborar) -TRONCO-

b) OF 132 - 1 TS 60 -PLATINO 1- Trip. ?. Desp. SCZ 11:00. Arr. SCZ 12:00.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

782. Cumplieron ese día la siguiente salida:

- Un (1) Bell 212, matrícula H-85, indicativo "TORDO", armado con cuatro (4) ametyralladoras Browning 7,62 mm, que despegó de Darwin a las 08:15 horas hacia Bahía Fox, retornando a Darwin a las 10:15 horas. Tripulantes: Ten LONGAR (P), Ten BREA (CP), C lero PALACIOS (M) y C.P. GOMEZ (OP). Llevaron una patrulla del Ejértcito Argentino (6 hombres); se los dejó en una estancia y luego se procedió a buscar al Ten UGARTE y a dos suboficiales en Bahía Fox, los que estaban armados con tres (3) SAM 7 "STRELLA", para llevarlos a donde había quedado la patrulla. (Según inteligencia por ese lugar pasaban los Harrier). Durante todo el día Darwin sufrió el cañoneo naval y ataque reiterado de los Harriers, lo que hizo imposible la recuperación de los hombres destacados en esa estncia. Durante la noche avanzaron las tropas inglesas, por lo que las tripulaciones se prepararon para el repliegue del personal y las maquinas a Puerto Argentino, para evitar que cayeran en manos del enemigo y, además, poder seguir cumpliendo con su misión.

- Relato Ten. SANCHEZ: "Este día se ordena el replie-

38

que de los halicópteros Bell 212, que efectuan el depegue con las primeras luces y en medio de intenso fuego de artillería y armas portátiles, en la nave- gación hacia Puerto Argentino que se efectuaba a muy bajo nivel dadas las condiciones meteorológicas del archipiélago se produce un cruce con aviones Pucará que se dirigían a B.A.M. "Cóndor", lcon pos- terioridad se arriba a Pto. Argentino con ambos Bell.

La actividad bélica en la aviación naval

1) Cruce obórtado. Un L-188 y un B-200 Desp. 22:03 del 26-may pero regresan a GRA sin Arr. MLV

2) Una misión de A-4Q. A las 09:27 Desp. de GRA 2 A-4Q - TABANO- pero a poco regresan por meteorología.

Nuestros héroes en el Archipiélago

783. La situación del CATOM en MLV comenzaba a agudizarse y demandaría ese día, los máximos sacrificios del personal (del aire, general y técnico) que integraban esa gloriosa organización que la FAA había destacado en el archipiélago. Estos hombres que tripulaban los inolvidadles Pucará y nuestros Helicópteros en el archipíelago, que comandaban y servían en las dos BAM, los va- lientes "troperos" y los infatigables artilleros, operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM todos dependiente del Componente Aéreo (Jefe Brig. CASTELLANOS), no sólo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino que tam- bién al terrestre que ya había consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance hacia Pto. Argentino y -lo mas preocupante entonces- demostraba su intención de tomar DWN (y allí estaban los hombres y valioso material terrestre de la histórica BAM Cóndor). Esta BAM protagonizaría, en las horas que seguirían, acciones inéditas que pasaron a testimoniar -en la historia de la aviación- el espíritu militar particular de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

784. La BAM Cóndor desde hacía varios días se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su A.Aé. dependiente, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (que éste día derribó otro GR 3) Sqdn Ldr (RAF) Bob Iveson (XZ988) del 1 (F) Sqdn - HERMES lo estaba también para el tiro terrestre. Además el personal de aviadores y técnico de la FAA había concebido el uso de coheteras (del IA-58) existentes y ya sin aviones, para lanzar los cohetes (del Pucará) remanentes en la unidad en una creación improvisada para su empleo T/T (Ver Anexo, con detalles en Inf My. TOMBA y 1er.Ten. FASSANI y diario guerra GlAAé - Darwin).

785. Otros habían instalado las ametralladoras 12.70 y cons- tituído sus equipos para operarlas.

786. En la BAM MLV (Puerto Argentino) la llegada desde DWN

del Escuadrón Aeromovil Pucará con sus refuerzos del continente, le daba ahora una tónica ofensiva, a las tareas que hasta aquí habían sido predominantemente de defensa y logísticas. Tambien desde esta base operaban los tres M-329 de ARA pero dependiendo del Cte. Naval del TOM (Cte. OTERO).

787. La cronología de los hechos más importantes en el archipiélago de ése día fueron:

- 03:50 Fuego naval sobre DWN.

- 11:10 Ataque aéreo con 3 aviones sobre BAM MLV un POA equipado con SAM 7 tiró y acusó probable derribo.

- 11:45 2 GR 3 atacaron posiciones R 12 al NE DWN.

- 13:45 Ataque aéreo a DWN, 1 GR 3 (piloto Bob IVESSON) derribado por C.1ro. GALANTI (RH 20 mm.). Dice el libro de la RN "Falklands Air War":

  "El 27 de Mayo se produjeron nuevos ataques sobre P. Stanley y Goose Green (BAM MLV y BAM Cóndor, que envolvieron a los 7 pilotos (del Escdn 1 (F) de la RAF). Bob Iveson (XZ 988) y M. Hare (XV 789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm. y posiciones de tropas en Goose Green y DWN en apoyo del avance de nuestras tropas del 2 PARA. Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA), pero en el segundo largaron sus CBU (Bombas belugas) sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fue impactado, probablemente por munición 35 mm. Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulico. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vió forzado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto. El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al W Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Líneas enemigas".
  Bob Ivesson fue, 3 días mas tarde, recogido por un Gazelle (XX 380) y retornado al Hermes.

- 16:37 Aviones sobre DWN. No atacaron.

- 16:45 Aviones al N. de Pto. Argentino. Nuestra A.Aé abrió fuego.

- 17:35 Regresó última PAC. Total 23 salidas.

- 18:00 GOE informó en posiciones (no man's land) observan MT PLEASANT y MOUSTARD sin actividad enemi-

3

ga.

- 23:55 Fuego naval sobre BAM MLV, Pto. HOWARD. BAM Cóndor y DWN, algunos heridos.

El balance del día (en la FAS)

- Aviones previstos	22	100 %
- No decolaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron (Téc)	1	4,5 %
- Regresaron por orden CFAS	12	54,5 %
- Llegaron al OM	8	36,5 %
- Derribados	1	4,5 %

CAPITULO IV

LA FUERZA AEREA EN LA BATALLA TERRESTRE DE MALVINAS

El Día 28 de Mayo de 1982 (VIERNES)

788. Ese día, todos los ojos de la FAA estaban sobre su gloriosa BAM Cóndor, acompañando aunque sea espiritualmente aque- llos que no podían hacerlo en forma material, a los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

789. A pesar de que fracciones y pequeñas unidades de nues- tro Ejército este día combatieron duramente (Libro MORO, Pág. 399/405), la sensación que tuvo el Comando de la BAM Cóndor, en la retaguardia, respecto a las mismas, fue muy confusa. Ello se debió a que dicha Plana Mayor, en contacto con lo que suponía era el Comando de nuestras Fuerzas Terrestres (Tcnel PIAGGI), en la zona, descubrió con angustia, que éste no conocía totalmente la situación y que quien comandaba era el Gen. PARADA que lo hacia desde Puerto Argentino (Ver Informes de Vcom. PEDROZO y My. TOMBA). Se generó entonces, en la franja de combate, donde se encontraba la Base, una dramática situación, al comprobar la presencia del enmigo en sus vecindades, puesto que sus medios ofensivos para el combate terrestres (A.Aé en tiro directo y otras armas y los requerimientos del AAD), debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la incógnita tremenda de batir propia tropa que, en desorden y sin comando, se replegaron hacia su área de influencia. En cuanto al apoyo aéreo cercano, la BAM Cóndor lo solicitó reiteradamente a su escalón superior (el CATOM) y fue proporcionado en su oportunidad, incluso del CNTOM.

790. Veanse los informes de los Oficiales FAA que vivieron estos acontecimientos en Goose Green. Tales son:

- Anécdota Nro. 3 - Batería A.Aé 20 mm. (Anexo PIV-IV-1).
- Diario Guerra Grupo 1 - A.Aé - DWN - Día 28 may (Anexo PIV-III-1).
- Diario Guerra Escuadrón Pucará - Día 28 may (Anexo PIV-II-3).
- Informe Vcom. Saúl E. COSTA - Día 28 may (Anexo PIV-IV-2).
- Informe General BAM Cóndor - Vcom. PEDROZO (Anexo PIV-IV-3).
- Informe Cap. VILA (Párr. 52/54) - (Anexo PIV-IV-4).
- Informe 1er.Ten. MICHELOUD - (Anexo PIV-III-2).
- Informe 1er.Ten. FASANI - (Anexo PIV-IV-5).
- Informe 1er.Ten. AYERDI - (Anexo PIV-IV-5).

310

- Informe My. TOMBA - (Anexo PIV-IV-6).
- Informe Ten. MANZUR - (Anexo PIV-IV-5).
- Diario Guerra 3a. Bat. (Pto. Argentino - (Anexo)

DIA 28: A la mañana se repliegan las piezas de 105 hasta la zona de los carrales de la entrada al pueblo de Goose Green, de donde tiran sus últimos cartuchos. Comienza el avance inglés cubriendose por fuego de morteros y misiles del tipo MILAN. Durante este avance son destruidos por el fuego directo de los misiles MILAN las piezas Nro. 5 y Nro. 2, sin producirse bajas en el personal que se había alcanzado a replegar, bajo un fuego cerrado de fusilería y morteros, luego ordenan a la pieza Nro. 4 que destruya el cañón y se repliegue a donde está la pieza Nro. 1. Todo esto, ante el avance de las tropas inglesas por ese sector. Este cañón también es alcanzado por un misil. El Jefe de la pieza C.1ro. GALANTI salió despedido por la onda expansiva, hiriendose levemente la pierna, mientras tanto fue atacado con fuego de morteros y misiles Milan el radar Elta destruyéndolo e hiriendo a su operador (Ten. VALAZZA). Dos Soldados que se encontraban en esa posición auxiliar al Ten. VALAZZA se repliegan hacia la pieza Nro. 6 en la cual el C.1ro. GIANINI continúa disparando contra el enemigo permitiendo de esa manera, el repliegue del resto del personal. Esta pieza continúa disparando contra las filas inglesas hasta agotar su munición, desactivando luego el cañón y replegándose hacia Goose Green.

El personal que replegaba se encontró entre dos fuegos, el de las fuerzas propias y la del enemigo, en tanto las piezas de 35mm. que se encontraban en un extremo del pueblo, habían destruido completamente un edificio de una antigua escuela que había sido ocupada por los ingleses, dirigiendo luego su fuego hacia los grupos de infantería, hasta que fue desactivada primero por fuego de mortedos y luego mediante el ataque de aviones Harriers con bombas belugas. Cabe destacar que luego de replegarse el personal de Artillería Antiaérea, estos se transformaron en grupos de fusileros, colaborando con la defensa terrestre de Goose Green hasta llegada la orden de cesar el fuego.

La dotación de Artillería Antiaérea que defendió Goose Green estaba compuesta por:

1) Personal de la Fuerza Aérea con cañones Rheinmetall y Radar Elta, siendo su Jefe el Teniente Darío VALAZZA de la B.A.M. "Mar del

Plata".
Coordinador: Alférez Arnaldo FABRE de CRV.
Operador de Radar: S.P. Miguel Carlos FORNI de BAM MDP.
Técnico: S.Aux. Nicolas Carmelo DOMINA de BAM MDP.
Jefe pieza Nro 1: C.1ro. Ricardo GALANTI de CRV.
Jefe pieza Nro 2: C.1ro. Diego DIGIUSTI de CRV.
Jefe pieza Nro 3: C.1ro. José CHICONI de CRV.
Jefe pieza Nro 4: C.1ro. Elbio GIANINI de CRV.
Jefe pieza Nro 5: C. Héctor HEREDIA de CRV.
Jefe pieza Nro 6: C. Lorenzo CORRADI de CRV.
2) Además había una Sección de Skyguard de 35mm. perteneciente al GADA 601 de la Ciudad de Mar del Plata, al mando del Subteniente BRAGINI.

La meteorología

En el archipiélago: Fue marginal. Un centro de baja presión sobre MLV produjo (hasta las 14:00 hs) vientos N/NO 15 a 25 Kt., visibilidad 300/5.000 mts., reducida por bancos de niebla y lloviznas, 8/8 de St., Ns y Sc. Temperaturas entre 6 y 9 Grados C. A partir de las 13:00 hs. estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100/300 mts., aumentando un poco la visibilidad y los vientos rotaron al SO (20/30 Kt).

En el Continente: Chubut y N de Santa Cruz: una vaguada de superficie afectó la zona produciéndose nubosidad media y alta estratiforme que se mantuvo durante todo el día (vientos del O y NO (25 kt) visibilidad superior 20 kms. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío, asociado a una baja de 985 mb, que se desplazó de NO al SE afectó con precipitaciones, en las primeras horas, nubosidad media y baja estratiforme, techos 200/300 mts. Esta situación mejoró rápidamente hacia medio día, con cielo claro y poco nuboso después, vientos suaves del SO, rotando al NO con aumento de su intensidad 30/35 Kt en la tarde.

El apoyo de fuego cercano con el sistema Pucará

791. Desde la sufrida y disminuída BAM MLV, que recibía los requerimientos, principalmente del Jefe de la BAM Cóndor, se efectuó el siguiente apoyo de fuego cercano:

1) Desp. MLV 08:30 - 3 IA-58 (NAHUEL) A-537 Cap. VILA; A-532 Ten. CIMBARO, A-533 Ten. ARGAÑARAZ.
ROF al NE de DWN. Atacaron blancos en Camila Creek. Tropa enemiga lanzó Blow Pipe.
Arr. MLV 09:20 hs. Veamos el informe del Cap. VILA:

- "A las 06:00 (ya del día 28) se produce el ataque a DWN, del cual somos informados y nos llega el requerimiento de apoyo de fuego. A las 08:00 sale la 1ra Ella, de la cual me hago cargo y me falta el numeral, Ten. BREST, porque se sentía indispuesto. Salgo

W\

con tres aviones".

- "Nos encontramos con el problema de siempre: la visualización del objetivo. En contacto con DWN me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos un Grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento, me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron, le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 mts. de techo y estábamos volando sobre escuadras".

- "Decidó el regreso por DWN para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor; despotriqué por lo que me tiraban, pero más porque nadie había asomado la cabeza para decir "tiren acá", en vez de irme hasta San Carlos, porque eso es el apoyo de fuego".

- "Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, al lado del casco.
  Se cumplieron 12 salidas ese día, cayendo en la última el Ten. CRUZADO, que resultó prisionero y en la posterior a la mía el Ten. GIMENEZ que aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresarle a sus compaëros: "déjenme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos".

2) Desp. MLV 09:30 - 1 Secc. IA 58 "BAGRE" - Cap GRUNERT (A-533) y Ten RUSSO (A-532) - Se atacaron tropas inglesas entre Darwin y Pradera del Ganso, tirándole con cohetes y con cañones de 20 mm. Luego del ataque de la Escuadrilla "NAHUEL" en MLV estaba preparada la Escuadrilla "BAGRE", integrada por el Cap GRUNERT (1), Ten GIMENEZ (2), Ten RUSSO (3) y Ten CIMBARO (4) para despegar de inmediato. Al llegar los aviones solo tenían dos (2) en servicio para hacer una nueva salida y sin posibilidad de recuperar rápidamente a los otros dos, por eso se decidió que salieran el 1 y el 3 que eran los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 permanecían esperando que arreglen los otros aviones. La visibilidad seguía siendo muy mala y el techo no superaba los cincuenta (50) metros. Luego del despegue se dirigieron a Darwin para atacar a la tropa que se encon-

traba cerca de la Base Cóndor, siguiendo la información del Cap VILA. En la corrida final de tiro el 1 logró tirar toda su munición, más no así el numeral, quien debió realizar un giro total de 360 grados para entrar nuevamente y descargar toda su munición. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían, el espacio se cubrió de manchas rojas de la munición trazante, impactando varias de ellas en los aviones, sobre todo cuando el 2 hizo el reempleo. El ataque se realizó aproximadamente a las 10:15 horas. El A-533 quedó F/S por un motor inutilizado por impactos.
Posteriormente despegó (11:30) la sección "SOMBRA", también de aviones Pucará, integrada por el Ten GIMENEZ (A-537) y el Ten CIMBARO (A-532), que eran los dos pilotos que habían quedado sin volar en la Escuadrilla "BAGRE". Realizaron un ataque al Norte de Darwin, derribando (CIMBARO) un helicóptero Sea Lynx y destruyendo a otro en tierra (GIMENEZ), aterrizando nuevamente en Puerto Argentino aproximadamente a las 12:30 horas el Ten CIMBARO, mientras que el Ten GIMENEZ entró en nubes luego del ataque, manteniendo breves comunicaciones por VHF con Darwin, perdiéndose luego todo contacto con él. Cabe destacar que el Ten. CIMBARO derribó el helicóptero en vuelo tirandole con cohetes A-T.

3) Desp. MLV 10:15 CH 47 y 5 helicópteros EA. Traslado tropas (80/100 hombres) a DWN.

4) Desp. MLV 16:20 - 1 Secc. ARA Macchi (Matr. y Trip. ?). Ataque en zona DWN. Arr. MLV ? 16:43 un solo Macchi Los dos aviones efdectuaron apoyo aéreo directo en adera del Ganso y uno de ellos fué derribado cayendo entre el Hipódromo y la precaria pista. Su piloto Tf MIGUEL no se eyectó, y sus restos fueron inhumados junto con los muertos propios caídos en el combate terrestre; el restante Cf MOLTENI aterrizó en BAM MLLV.

5) Desp. MLV 16:46 - 1 Secc. IA-58 A-536 1er.Ten. MICHELOUD, A-555 Ten. CRUZADO, -FENIX-. Ataque en zona DWN. Arr. MLV 17:20. Un solo avión muy averiado. Ten. CRUZADO se eyectó, prisionero. Veamos el relato del 1er.Ten. MICHELOUD:

- "Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. CRUZADO, quien hacía unos minutos que
se encontraba en marcha esperando. No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto decidí salir igual muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 mts. de techo. Despegamos individualmente pasando luego por el este de la ciudad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable para luego cruzar el Canal Choiseaul y por su margen sur dirigirnos hacia DWN; iríamos con unos diez

metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultoso la orientación. Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso del aporte proporcionado por esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta de sol y se la atribuí al incendio de la escuela de DWN que había escuchado antes de la salida.
Enfile hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Ganso Verde y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha. Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con algún grueso de las tropas, pero eran esporádicos grúpos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me dí cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando.
Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Ganso Verde y la escuela.
Efectuamos una entrada desde el Noreste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos. confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente en principio, un enjambre de trazantes.
La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo, esto ya me había ocurridoen San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora. Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agache un poco más y con la potencia a pleno que

traía seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho (por VHF "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que lla-mar a mi numeral para saber como salió pero no tuve respuesta. Sólo al cabo de repetirlo varias veces me contesta un operador de la Base Cóndor para decirme que se había eyectado. Con fallas en un motor y varias luces de alarma encendidas emprendí el regre-so. Un helicópter^ propio que estaba en vuelo próxi-mo al lugar me alentó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.
Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba al Mayor ARGENTE y el Jefe de Escuadrón quienes me dieron un abrazo.
Luego me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo cuando llegué al mismo, se encontraba el Tte.Cnel. SEINELDIN y el Com. DESTRI. No tuvimos repuesta al principal inte-rrogante sobre la suerte corrida por el Ten. CRUZADO

<u>Refuerzos de Pucará al TOM</u>

792. Ese día otra gloriosa Ella llegó, en plena batalla de DWN a la BAM MLV. Era la FIERRO:

- A-536 1er.Ten. MARTINES CHAVEZ (Nro. 1)

- A-515 Alf. MANZUR (Nro. 2)

- A-555 Alf. GALVAN (Nro. 3)

793. Despegaron 11:18 hs. desde SCZ (OF 1257) cañones y Napalm en configuración C y fueron guiados hasta 50 NM del archi-piélago por el biturbohélice Mitsubishi. Trip. Alf. MEYER/Alf. ORTEGA. LV-DOZ. Arribaron a BAM MLV 13:45. Veamos el informe del Ten. MANZUR:

- "El 28 de mayo, alrededor de las 09:00 hs., partimos tres aviones, Jefe de Ella. 1er.Ten. MARTINEZ CHA-VEZ, Numeral 2 el suscripto y Numeral 3 Alf. GALVAN. Los aviones estaban artillados con cañones, tres bombas Napalm en la estación central, y dos tanques de 318 litros en las estaciones alares. Fuimos guia-dos hasta estar a 50 NM de las Islas por un avión civil, Biturbohélice Mitsubitshi, el LV-DOZ. A par-tir de ese momento hicimos nuestra entrada por el Sur, para ingresar por el estrecho a nuestro objeti-vo.
La meteorología de ese día era adversa, el techo oscilaba entre 30 y 50 metros de altura. Tratamos de hacer enlace con el EGA asignado sin tener respues-ta, por lo tanto no podíamos penetrar a la isla ya que ninguno de nosotros la conocía y no sabíamos de las posiciones enemigas y por sobre la capa de

43

nuebes estaban las PAC enemigas. El 1 abandonó la frecuencia para hacer contacto con el radar y entre los cambios de frecuencias para seguir tratando de comunicarnos con el ACR y en nuestra frecuencia interna, perdimos contacto entre nosotros.
En un determinado momento el Jefe de Ella comenzó a realizar virajes defensivos al ras del agua, pero sin eyectar cargas al no estar en la misma frecuen- cia no entend'phia que pasaba y nos costaba mucho seguirlo, despúes de varios virajes niveló sus alas y continuó en la dirección que llevábamos. El tema era de que cuando èntró en contacto con el Radar y este nos tuvo en pantalla le cantó al 1 que venía una PAC a la cola sin saber que la PAC eran los numerales, ya en la costa de Puerto Argentino, vi desprenderse las bombas del 1, como teníamos el panel de armamento activado hico lo propio con las mías, pulsando 2 veces para asegurarme de que salie- ran. El radar nos guió la pista y desde allí los obserbadores terrestres pués la visibilidad era tan escada que est'phabamos volando sobre ella y no la veíamos. El viento oscilaba entre los 35 y 45 nudos cruzado a la pista, preocupado por hacer un buen aterrizaje creía que lo único que afectaba mi avión era este fenómeno, pero una vez en la pista me di cuenta que tenía todavía las 3 bombas colgadas con sus espoletas atadas al cáncamo que por suerte no se desprendieron. Este error mío se debió a que nunca había tirado una bomba de guerra, por ende no tenía conocimiento de que el avión realiza un tipo de emcreada en el momento del lanzamiento.
La estadía fue muy breve ya que por ser muy moderno, me ordenaron evacuBr la isla junto a otros pilotos. A los pocos d'phias nuevamente estuve en Puerto Santa Cruz para tratar de cruzar una vez más, opor- tunidad que no se dió porque a los pocos d'phias se terminó la guerra".

Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará

794. Durante la noche, en el TC 66, regresaron dignos, a CRV, los siguientes pilotos del Escuadrón Pucará: Cap. VILA, Cap. GRUNERT, 1er.Ten. NAVARRO, 1er.Ten. MARTINEZ CHAVEZ, Alf. MANZUR, Ten. RUSSO, Ten. CIMBARO, Alf. BLANCHET y Alf. GALVAN.

Los 3 cruces del G 1 Tr. Ae.

795. Ese glorioso y aguerrido grupo de Transporte, cumplió ese día su mayor esfuerzo en cuando a cruces en el puente aéreo de guerra. logró poner en BAM MLV, 3 (tres C-130) en el mismo día ellos fueron:

1) TRONCO - TC-63 - Dep. CRV 15:20 - Trip. My. BOLZI - Cap. SAMPIETRO - My. VILA - S.Aux. LOZANO - C.P. FRAILE - S.Aux. OVEJERO - S.Aux. SALZANO. - Arr. MLV 18:45 Dep. MLV 19:00,

Arr. GAL 21:30. Transportó 12.700 kgs. carga y 27 pax (Anexo Inf. FAS - SOTA - Ap. 7). Entre los pax, se encontraban el C/C FILLIPI y el GMAR MARTINEZ.

2) TOCO - TC-61 - Dep. CRV 17:53 - Trip. My. PALAZZI - Vcom. SANCHOTENA - Vcom. TRIBIANI - S.Aux. ROMERO - C.P. TORRES - S.P. AREVALO - S.P. SANCHEZ. - Arr. MLV 21:20 - Dep. MLV 21:40 Arr. CRV 2900:25 carga (Anexo idem) Transportó 13.925 hgs y 12 pax.

3) ACUARIO - TC-66 Dep. CRV - Trip. Vcom. DEMARCO - My. MACLAY - Cap. MARTEARENA - S.Aux. FARINA - C.P. RULLI - S.M. CASTILLO - S.Aux. CORTEZ. Voló 05:40 horas, pero no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica. Arr. CRV. Transportó carga (7.000 kgs) y 39 pax.

Intento de Rescate

- OF 2534 - Un DHC 6 (Twin Otter) y un F-27 - ROMEO 1 y ROMEO 2 (Pista 700 mts, utilizables 500 mts.) Dep. CRV 13:39 - Tarea: rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval CALDERON, en la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo "ROMEO 1" y un (1) FK-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que se encontraba a 100 millas del objetivo con nivel 100. Pista: Este-Oeste de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, márgen izquierdo (E/W) inutilizable por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros en la prolongación de la cabecera Oeste. Situación Táctica: alerta roja por proximidad de helicópteros ingleses en la zona de San Carlos. Operación: Rasante hasta las cercanías del objetivo, no se logró comunicación en VHF, no se observaron señales visibles en tierra, no se individualizó la pista por errores en el sistema de navegación y condiciones meteorológicas desfavorables (techo de nubes bajas y lloviznas intermitentes). Luego de sobrevolar la zona durante cinco (5) minutos se regresó a la Base de partida (Comodoro Rivadavia) Tripulaciones: DHC-6: Cte. Cap Horacio MIÑO, 1er Pil 1er Ten Claudio CARESANI, mecánico S.Aux MARTINEZ. FK-27: Cte. Cap. LUNA, 1er Pil 2do Pil 1er Ten URIONA. Arr. CRV 21:45.

Nuestros Helicópteros ahora en Puerto Argentino

796. Cumplieron las siguientes salidas:

- Dos (2) Bell 212, matrículas H-83 y H-85, indicativos "HALCON" y "TORDO", armados con cuatro (4) ame-

wh

tralladoras Browning 7,62 mm cada uno, despegaron de Darwin a las 08:00 horas para replegar el personal y material a Puerto Argentino (en pleno combate te- rrestre), aterrizando en Puerto Argentino a las 08:40 horas, tripulados por el Ten PINTO (P), Ten LONGAR (CP) y S.A. MARTINEZ en el primero y Ten LUDUEÑA (P), Ten SANCHEZ (CP) y C lero PALACIOS (M) en el segundo.

- Un (1) Bell 212, matrícula H-83, indicativo "HAL- CON", armado igual que en la salida anterior, que despegó de Puerto Argentino a las 16:00 horas para cumplir una salida de Busqueda y Rescate, aterrizan- do nuevamente en Puerto Argentino a las 17:00 horas. tripulantes: Ten PINTO (P), Ten LUDUEÑA (CP), S.A. MARTINEZX (M) y C lero LOPZ A. (OP). Recuperaron una patrulla del GOE (5 hombres) que habían sido sobre- pasados por el avance inglés, o sea que fueron recogidos detrás de las lineas enemigas.

<u>Las operaciones de combate de la FAS</u>

797. La FAS, ansiosa de ayudar en la angustiante situación terrestre en DWN/SAN CARLOS, veía su actuación afectada por el factor meteorológico. Apenas se tuvo indicio de mejoría climática se lanzaron los reabastecedores que fueron (Anexo PIV-IV-7):

1) 1 KC-130 -SALTA 1- Desp. CRV 10:00 (Trip. Matr. ?) a PCRA _) Arr. CRV 17:00.

2) 1 KC-130 -SALTA 2- Desp. SCZ (Trip. Matr. ?) a PCRA (?) Arr. GAL 13:10.

3) 1 KC-130 -JUJUY 1- Desp. GAL 14:10 (mismo avión y trip. de SALTA 2 ?) a PCRV 50 Grados, 00 minutos S / 65 Grados, 30 minutos, W. Arr. GAL 16:40.

- Uno de estos KC (cúal ?) estaba a disposición SUE ARA que no salieron por imprecisión en el blanco.

798. A partir de las 10:58 y con dudas acerca de la meteo- rología en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM, (tanto navales como terrestres) la FAS lanzó, en ROF:

1) OF 1256 - 4 M5 -POCKER- BR - BAHIA RUIZ Puente. Sin OCAT. Desp. GRA 10:58 - Cap. MAFFEIS, 1er.Ten. RATTI, My. N. MARTINEZ, Cap. JANNET. La navegación fué guiada por un Lear Jet (LJ-35A, matrícula T-23, tripulación: Cap BENZA, Cap DESPIERRE y C lero MOTHE, que había despegado de Río Grande a las 10:50 horas) hasta 100 NM del objetivo fijado, que eran buques en la Bahía Ruiz de Puente (al sur de Bahía San Carlos). Debido a la poca visibilidad cruzaron la Isla Gran Malvina y el Estrecho San Carlos en formación cerrada. En la Isla Soledad la visibilidad era prácticamente nula, no podían csi verse entre aviones. Se ordenó regresar a 01:30

minutos del objetivo fijado, en escape individual y en IMC. No hubo contacto de Radar pero pudieron escuchar las comu- nicaciones eufóricas de un piloto argentino (Ten. CIMBARO) que había derribado a un Helicóptero. Arr. GRA 12:40.

2) OF 1254 y 1258 - 6 A-4B -CUÑA y NENE - 3 BR - (CUÑA) Cap. VARELA C-204, Alf. MORONI, Ten. ROCA C-214. (NENE) Vcom. DUBOURG C-225, Alf. VAZQUEZ, C-226, Ten. CERVERA C-239 - AON en Bahía Ruiz Puente. Desp. GAL 11:30 y se dirigieron al REV (SALTA 2) y desde allí, las dos escuadrillas conti- nuaron juntas hacia el objetivo. Faltando 70 NM regresó el NENE 3 por fallas trasvase (Arr. GAL 14:26), también regre- só por TEC el CUÑA 2. Encontraron muy mala met. y llegaron a Bahía Ruiz Puente donde no hallaron objetivo naval y regresaron sin haber tirado a GAL, los NENES 14:30 y los CUÑAS 14:30.

3) OF 1253 y 1259 -TORO y CHISPA- 6 A-4C - 3 BR

- TORO: Cap. CAFFARATTI, Alf. ISAAC, 1er.Ten. CASTI- LLO.

- CHISPA: 1er.Ten. VASQUEZ, Ten. ZATTARA, Ten. PAREDI.

- Ambas escuadrillas Desp. SJU 1322/24. De la Ella CHISPA regresó el guía (1er.Ten. VAZQUEZ) debido a que se le desprendió la bomba al selectar panel de armamento.
Ambas enlazaron con el OCAT LOCO (quién era ?) en 125.4 y éste confirmó el OM, pero se equivocó en las coordenadas.
El TORO 1 pidió confirmación y así perdieron 13/15 minutos. Llegaron a la zona del OM sin observar buques. (Por donde entran ?, Cual era la zona ?, Estrecho San Carlos ?) Sobrevolaron sin encontrar OM. Observaron un buque hospital (el UGANDA ?) al escapar con Rumbo 360 Grados. En estos momentos el retransmisor ordenó a ambas escuadrillas, dirigirse al REV para intentar un reempleo. Pero solo se dirigieron al REV el TORO 2 y 3, los restantes fueron directamente al Arr. en SJU por oxígeno (no más de 1 lt) 15:16/39. Los TOROS 2 y 3 después del REV (SALTA) se dirigieron al Arr. SJU 15:56 (Por qué ? ordenó el LOCO ?) -aparentemente había intenciones del CDO FAS de tirarle al UGANDA.

<u>Exploración y Reconocimiento en C-130</u>

799. Se cumple la segunda intentona:

1) OF 2220 - Exploración y Reconocimiento - Desp. CRV 04:05 hs. - Puntos A/B/C/D/E - Arr. CRV 08:00 hs.

- Relato My. MALDONADO: "Tripulación del TC-63 (Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P.

45

FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN). Despegué de CRV 07:00 aprox. Arr. CRV ?? aproximadamente.
Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal S. Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición, Indicativo Loco y el circuito de espera a FL 10/20 en S 5000 W 6230 adesde dónde a FL 0/5 nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unos 40 NM antes del punto, a máximo régimen de ascenso se lograba FL 50/100 e inmediatamente nivélado se encendía el radar para la detección, durante el tiempo necesario para el barrido de 1 ó 2 vueltas de cursasor. Detectando el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se trasmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen yen Zig Zag y regresar al punto de espera. aDurante unos de los reconocimientos, a las 14:04 Z, en S 5048/W 5925 y a 26 NM al frente nuestro, se detecta un eco grande (aprox. doble o triple) comparado con el de una fragata (punto 5 Anexo),situación que se informa a la FAS y es enviado a la zona, a los Toro y Chispa con quienes se contacta en 125.4 con misión de atacar el blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las escuadrillas, nos informan que no tiraron por tratarse de un buque hospital con cruces rojas (UGANDA). Situación que se informa a la FAS. Quién ordena (a traves nuestro) que los Toros y Chispa reabastecieron en el KC

Evaluación FAS

800. Sin duda, ése había sido un día de desaciertos de las salidas de combate FAS, atribuible, primaríamente a la situación meteorológica.

- Aviones previstos	19	100 %
- No decolaron	-	-
- Regresaron por Téc.	01	5,3 %
- Llegaron al OM	05	26,3 %
- No llegaron al OM	13	68,4 %

Nuestra Aviación Naval

1) (TABANO) - 2 A4Q - Desp. GRA 11:19 hs. - No tiraron y regresaron a GRA.

EL Día 29 de Mayo de 1982 (SABADO)

La situación en Darwin

801. El amanecer asistía a las horas finales de la guarnición terrestre de DWN y por ende denuestra BAM Cóndor. Veamos el informe de su Jefe el Vcom. WILSON JOSE PEDROZO:

> "42. En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el Jefe de las tropas británicas, con el Jefe del RIN 12 y el suscripto para las 08:30 hs., en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación".
> "Antes de llevarla a cabo, ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, el armamento, etc".
> "43. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación durante la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dió algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas".

802. Asimismo este día el CATOM Brig. Luis Guillermo CASTELLANOS envió desde Pto. Argentino el siguiente mensaje:

> "En el día de la fecha 29-may-82, a las 12:00 hs., el Jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el Jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona GG - DARWIN. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del EA en dicho lugar".
> "Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de 48 hs. de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de DARWIN y Goose Green".
> "Ante lo insostenible de la situación el Jefe BAM Cóndor recibió órdenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12 hs. de hoy".
> "Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad".
> "El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior

46

fuerza apoyada por blindados, helicópteros artilla- dos y piezas de artillería de campaña".
"La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrifi- cios desde el primer momento, vivió idénticas situa- ciones de bravura y suerte".
"El Jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere desta- car la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inte- ligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio".
"Solicito que el presente texto sea puesto en conoc- cimiento de la Fuerza Aérea".

Fdo. LUIS GUILLERMO CASTELLANOS
Jefe Componente Aéreo MLV

La meteoroloía

En el continente: Frente frío casi estacionario sobre TRE produjo cielo cubierto con precipitaciones (8/8 AS NS 1000/1500 mts.) visibilidad entre 8 a 10 km., vientos variables, intensidad 5/8 Kt. Sur de Chubut y Tierra del Fuego: Una cuña de alta presión produjo cielo con algunos Ci Cs, visibilidad superior a 20 Kms. y vientos del sector SO 10/15 Kt.

Area de Malvinas: Frente frió que pasó entre las 06:00/07:00 hs. produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta estratiforme y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Kms. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos y visibilidad y nubosidad quebrada. Formación de Cu que se desarrollaron durante el día (Anexo QAM (24 hs.) en INO).

El accionar enemigo

803. A pesar del mal tiempo el enemigo aeronaval puso varias PAC en el aire y ejecutó misiones de ataque a objetivos terres- tres:

- 09:20 hs.: Bombardeo GR3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en barco viejo, car- pas, planta combustible que fueron estallando pro- gresivamente hasta las 13 hs. aproximadamente. Deto- naron 27 bombas. Fue averiado un MC 33. Un Sea Harrier fue derribado por un Roland del Ejército Argentino .Matr. ZA-174 LCdr Mike Broadwater. La versión inglesa dice que ese día, ese avión con el mismo piloto, resbaló desde la cubierta del PAL "INVINCIBLE" y cayó al mar, eyectándose su piloto quién fue rescatado. En el "argot" militar a eso se le llama blanquear un derribo.

- 13:35 hs.: Ataque GR3 a posiciones argentinas en Monte Kent.

- 11:00 hs.: Bombardeo a la pista de Base Calderón. 6 Bombas con retardo sin afectar la pista.

- 23:20 hs.: Cañoneo naval sobre BAM MLV. Falleció 1er.Ten. Luis CASTAGNARI y 4 heridos. Dice el Diario de Guerra del Escdn. PUCARA (Anexo PIV-II-27):

- "...un cohete aire-tierra (en realidad fue una granada naval) produce las siguientes bajas:

1) Fallecido 1er.Ten. CASTAGNARI (GOE).

- Heridos del Escdn. PUCARA, personal que realizaba turno en el aeropuerto:

S.Aux. ACEVEY (Esquirlas en la ingle)
C.1ro. CASALONGUE (Onda expansiva en los testículos)
C.1ro. MARTINEZ (Esquirlas en la pierna y brazo)
C. GUASTALLA (Intestinos perforados)
C. CALOIAN (Heridas en las piernas, brazos y cara)

- Aviones en servicio A-522, A-514, A-515 y A-549.

El accionar de la FAS

804. Este día incierto proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del Cdo. FAS. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en DWN y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin. Si bien el COE informaba de la posición naval de los buques de la Task Force (Anexo), no existía confirmación de unidades redituables dentro de nuestro alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así, la resolución de este día fue con acciones de distinto tipo y sin mantenimiento del objetivo (Anexo OIV-IV-8):

1) Bombarderos livianos, nocturnos:

a) OF 1260 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17. Trip. Nro. 1 Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. Nro. 2 1er.Ten. RIVOLLIER, 1er.Ten. ANNINO. Dep. TRE con destino a Río Gallegos para recarga de combustible, y a las 01:03 decolaron nuevamente con destino al OM: Establecimiento SAN CARLOS. Al ingresar al Estrecho SAN CARLOS y próximos al brazo SAN CARLOS (02:08 hs.) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por DOPPLER, a 700/800 ft de altura y a velocidad 400 Kt. El numeral observó 8 relámpagos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la suministrada (pronosticada). La tripulación apreció que el procedimiento no era apto ya que no pudo visualizarse el OM., en vuelo nocturno y a baja altura no brindaba seguridad a la tripulación porque como el avión guía

debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe. Regreso: el numeral Arr. 03:17 en GAL para pernocte y posterior repliegue a TRE, el guía arribó 03:35 por problemas para bajar el tren de aterrizaje

2) Caza Bombarderos:

a) OF 1264 « 2 M5 «PATRIA» 2 BRP » objetivo: objetivos terrestres en proximidades DWN. Cap. DIMEGLIO, 1er.Ten. ROMAN. Desp. SJU 10:09. A poco de decolar el Comando FAS ordenó su regreso debido a que no pudo coordinar con las Fs terrestres en MLV este ataque, próximo a nuestras propias tropas. Arr. SJU 10:19 (Aterrizsó con las bombas ?).

b) OF 1266 « 2 M-5 «ÑANDU» 2 BR » Buque en el Brazo SAN CARLOS (1er. Prioridad Buque Carguero, 2a Buques de Guerra) Dep. GRA 11:50 Cap. MIR GONZALEZ, Ten. BERNHARDT. Realizó la nevagación de ida con LR 35 (PIPO) OF 2238. En el punto inicial 52 Grados, 18 minutos, S / 60 Grados, 30 minutos, W, descendieron a razante y así durante 100 NM. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estimaron que en las estribaciones montañosas de la Bahía SAN CARLOS había misiles instalados en tierra. No hubo lanzamiento por no encontrarse el OM. A la salida del OM (12:25 hs.) un Rapier hizo impacto en el numeral y aquí, un nuevo heroe entró en la historia patria, el Ten. Juan Domingo BERNHARDT. El guía regresa a GRA Arr. 13:20. Dice el libro de la RN (FAW):

« La mayoría de las misiones lanzadas por el Cdo. de la FAS durante los últimos días de mayo fueron cumplidas por Skyhawks y en especial los del Grupo 5, los cuales últimamente habían logrado mayores éxitos, que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de Mayo fue ejecutada una de estas salidas, desde Río Grande sobre el brazo de San Carlos. El temor a los ataques de super etendard (NT tenían noticias de que una sección de SUE operaba desde BAM MLV o habían sido informados del ataque al Invincible que se planeaba (desde GRA) en ese momento ?) había hecho retroceder a los PAL británicos bien al este de las Malvinas y en consecuencia era más difícil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil SAM (terrestre). Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. Juan BERNHARDT no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobre» volaba el brazo de San Carlos. Fue su mala suerte,

de haber sido impactado por un Rappier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el Estrecho de San Carlos y BERNHARDT murió, auque algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado".

c) OF 1267 - 2 A-4B -ORO- 3 BR - Cap. BERGAMASCHI C-212, Alf. BARRIONUEVO C-237. Dep. GAL 12:00. Alcanzaron Isla PELADA (Hicieron REV ?) llegaron a la zona del OM, así sobrevolaron Bahía RUIZ PUENTE, Brazo a DWN, Brazo SAN CARLOS. Pto. HOSPITAL y Pto. SAN CARLOS sin observar buque alguno. Regresaron sin tirar y alcanzando Norte de Isla GRAN MALVINA, el Nro. 2 observó un buque en posición 51 Grados, 00 minutos, S / 59 Grados, 00 minutos W. No lo atacaron por falta de combustible.
Comprobaron que en la zona OM y 150 Km. anteriores la meteorología consistía en chaparrones y lluvias aisladas. Regresaron S/N, Arr. GAL 15:00.

d) OF 1269 - 3 M5 -PUNA- 2 BR P - OBJETIVO: Concentración de helicópteros y tropa en 51 Grados, 00 minutos, S / 58 Grados, 00 minutos, W. Cap. DELLEPIANE, Ten. CALLEJOS, Cap. DEMIERRE. Desp. SJU 13:42, arribaron razante a las proximidades de la costa N de la Gran MALVINA, y sobrevolaron al N de la Isla de BORBON, entre Bahía ELEFANTE y boca del Estrecho de SAN CARLOS, avistaron a 2 Harriers (PAC) que se dirigían a interceptarlos. Entonces el Jefe ELLA ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje (y siempre razante) el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles.
Continuaron el escape a 1.2 M hasta ISLAS SALVAJES. No observaron buques, meteo 6 Cu con precipitaciones aisladas.

e) OF 1270 - 2 M5 - 2 BRP -LEON- 1er.Ten. ROMAN, Ten. AGUIRRE, Desp. SJU 13:47. Esta sección que venía a 1" de la anterior (PUMA) y en su misma frecuencia, se enteró de la intercepción que sufría dicha escuadrilla, habiendo sobrepasado Islas SALVAJES, y su Jefe decidió ordenar el regreso previo eyección de bombas, viraje a la izquierda razante, post combustión y rumbo SAN JULIAN, donde Arr. S/N 15:14 hs.

- Relato Ten. AGUIRRE FAGET: "El 1er.Ten. ROMAN al escuchar los gritos por VHF de la Ella. PUMA a causa de avistar los Herriers, preguntó al Jefe de Ella. que pasaba. El numeral 3 el Cap. DEMIERRE contestó "vuelvanse", por ello decidimos el retorno".
  "Al retornar casi tenemos un accidente, el 1er.Ten. ROMAN cuando estábamos ya en las Islas salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien disatanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3" explo-

taba) y le dije que sí que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la BRP me acordé, asi que me pegué más al agua y me dí cuenta de la explo- ción a unos 500 mts. en mi lateral; con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna es- quirla. Como nunca mirando al frente y lo más bajo que podía volar evité un infortunado accidente por m i error de apreciación".

- Relato Cap. DEMIERRE: "El único que vió la PAC fue el Cap. DELLEPIANE, la Secc. LEON que escuchó la interceptación de los PUMA pidió instrucciones al Jefe de la misma para saber qué hacían y al no obtener respuesta, el Cap. DEMIERRE les ordenó re- gresar".

3) El Escuadrón Fénix

- Aparte de algunos vuelos de traslado, esta unidad cumplimentó las siguientes salidas operativas:

a) OF 2231 - LR 35 -FUEGO- Diversión. Trip. Cap. VELASCO / Cap. PANE. Desp. CRV 15:05 -ADP- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S / 60 Grados, 45 minutos, W) FL 300. Arr. CRV 16:50.

b) OF 2232 - LR 35 -TERO- Diversión. Trip. Cap. GONZALEZ / Ten. FELICE. Desp. CRV 11:45 -ADO- Pto 3 (49 Grados, 50 minutos, S /.60 Grados, 57 minutos, W) FL 310 - Arr. 13:45.

c) OF 2236 - M-III -GATO- Diversión. Trip. ? Desp. GAL (Hora) en Pto 7 (51 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) FL 360. Arr. Confirmar si se ejecutó.

d) OF 2237 - M5 -TIZA- Trip. ?, Arm. ?, Desp. GRA (Hora Desp.) en Pto 8 (52 Grados, 30 minutos, S / 60 Grados, 00 minutos, W) FL 320. Arr. Confirmar si se ejecutó.

e) OF 2240 - TC-63 - C-130 H - Indic ?, Trip. Cap. SENN, Vcom. MORO, My. MALDONADO, S.P. BILL, C.P. FRETES, S.P. DAVERIO, S.P. LUJAN - Misión Exploración y Reconocimien- to - Desp. CRV 07:20 ZB - Actividad ?. Arr. CRV 12:20.

- Relato My. MALDONADO: "Despegue de CRV 10:20 Z Arr. 15:20 Z. Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del canal San Carlos. Se trató de una misión similar al día 28 de mayo, pero primordialmente reubicar al Uganda. Luego de habersele hecho estima de su nueva posición en base al R Grados y VN valo- rada fue localizado en S 5029 W, en un procedimiento identico al 28 de mayo a las 1270 Z y a unas 35 NM distancia radar. El contacto radar se efectuo duran- te el primer pasaje del cursor, visualizando clara- mente el eco del Uganda y de 3 Fragatas al rededor.

El radar fue apagado inmediatamente y se desendio violentamente en razon de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significa que estabamos iluminados por los radares secundarios y primarios de alguna/s Fragata/s. El escape se realizó pegado al agua a máxima vélocidad, en Zig-Zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta la posición de la PACs de la que nos informaba Puerto Argentino con los datos de radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue en general hacia el punto de espera y posteriormente a CRV, desconociendo si se llevo a cabo ataque alguno".

NOTA: Se puede comprobar en este relato cómo ya la inteligencia británica había detectado nuestros exploradores (C-130) y preparaban seguramente su caza que fructificó posteriormente (01-jun-82) en la siguiente salida de este tipo.

4) El ataque a un portaaviones

- OF 1268 - 5 A-4C - 3 BRP -ZEUS- Hora Desp. prevista 14:30. PCRA 51 Gdos 42 minutos S - 55 Gdos 30 minutos N. Horario estimado REV 15:20 y 17:20, indicativo reabastecedores: PULQUI 1 y 2. Esta salida, planificada en estrecho contacto con ARA en GRA, fue demorada este dia, hasta el proximo 30-MAY 82. Pero los 5 A-4C desplegaron a GRA. Desp. SJU 15:31. Arr. GRA . Tripulacion: 1er Ten. VASQUEZ, 1er Ten. CASTILLO, 1er Ten. URETA, Alf. ISAAC, R Ten. PAREDI.

5) Vuelos de los KC

- OF 1410 - KC 130 - Matr. CALQUIN - Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFANIS, My. MENSI.

6) Cruces al Archipielago

a) Refuerzos Pucará en ROF a BAM MLV

- OF 1265 - 3 IA-58 - MAYO - 3 NAPALM - Cns.Amet. 1er Ten. AYERDI, Alf. HUB, Alf. LA TORRE. Desp. SCZ 12:30 Hs. Navegacion dirigida por avion Mitsubishi ampliar hasta 15 NM de Isla Gran Malvina pasaron sobre Isla Elefante y Arr BAM MLV 15:05. Anexo informe 1er Ten. AYERDI.

b) Rescate tripulaciones en Base CALDERON

- Of 2532 - Tarea: Rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. Lugar: Base Aeronaval Calderón, de la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. Aviones empleados: Un (1) DHC-6 (Twin Otter), matrícula T-82, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, indicativo "ROMEO 1" Desp. 14:05 (CRV. Tripulación* DHC-6 Cte.

1er.Ten. URIONA, 2do. Pil. Ten. POZA, mecánico: C.P. Pedro BAZAN. un (1) F-27, indicativo "ROMEO 2" como avión retrasmisor en vuelo, que orbitaba a 100 millas naúticas del objetivo con nivel 100. Pista: Este-Oeste, de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, márgen izquierdo (E/W) inutilizado por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200/300 metros de altura en la prolongaci'on de la cabecera Oeste. Situación Táctica: Alerta Roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos y por la proximidad al Estrecho San Carlos. Operación: rasante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la pista. Debido a la "Alerta Roja" se detuvo motores y debieron esperar en las instalaciones (desde las 16:30 horas hasta las 18:00 horas aproximadamente), hasta el anochecer para evitar el contacto con el enemigo. Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de la ARA, a requerimiento del My PUGA. Siendo las 18:00 horas aproximadamente, despegaron en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo rasante hasta Puerto Deseado, en donde se aterrizó para reabastecerse de combustible, siendo las 20:30 horas aprox. despegaron nuevamente a las 21:00 horas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las 22:15 horas sin novedad. Personal rescatado: My PUGA (M-5), My DIAZ (M-5, herido), tres Oficiales ARA y un soldado ARA (herido). F-27 Vcom. BAROZA.
Nota: En la Base Calderón se requirió el traslado de 12 pilotos de la ARA, solo se trasladó a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue del avión, además de ser un despegue nocturno y con una pista que no ofrecía seguridad para la operación. También se trasladaron los restos del Ten VOLPONI, quien había caido en combate (M-5).

c) <u>Transporte Aéreo de ARA</u>

- F-28 - LV PER - GRA - Arr. MLV 01:49, Desp. MLV 02:15.

- F-188 - LV PUP - Desp. GRA 16:15, Arr. MLV 17:54, Desp. MLV 18:23.

- F-28 - LV - MAL. Desp. GRA 17:30 - Arr. MLV 18:53. Desp. MLV 19:10.

- Realmente, una actividad desusada en cruces ARA.

d) <u>Transporte Aéreo de FAA</u>

- TC - 65 - CAT 195 - MARTE - Transp. 12.500 kg y 3 PAX. Desp. de CRV a las 19:30 hs el CFAS ordena su regreso a 21:30 por situación Táctica desfavorable

(2 buques en acercamiento a BAM MLV, estima cañoneo naval nocturno. Arr. CRV 22:55 hs.

- TC - 66 - CAT 193 - Indic. ? Desp. ? Mismo caso que TC-65. (Cargas en Anexo).

e) Alarma y despliegue en una B.A.M. Contineltal

- Relato Ten. CUELLO: " El día 29 de mayo en horas del crepúsculo, cuando ya la totalidad de los pilotos habían sido trasladados al alojamiento de la Hostería Municipal y el personal de mecánicos al alojamiento del gimnasio municipal, suena la alarma en la B.A.M. San Julian y se produce el traslado de todo el personal a la B.A.M., en cualquier medio a disposición que ponen los habitantes de San Julian; a nuestro arribo nos informan que se han avistado buques en las proximidades por la cual se ordena la evacuación de los aviones, en medio de un oscurecimiento total se distribuyen las tripulaciones tanto de M-5 como las de A-4C de aquellas aeronaves que no estaban en refugios. Las condiciones meteolrológicas eran bastantes marginales 8/8 nubosidad baja, las frecuencias del día habían sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razon por la cual fui designado como director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la TWR juntamente con el Mayor LUPIAÑEZ (Jefe de Esc. A-4C) asistimos al despegue, fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones mientras en una cabecera la 07 estaban en marcha 2/3 M-5 en la otra 25 estaban 3 A-4C cuyos tripulantes eran el Cap. GARCIA, el Ten. FARIAS y el Ten. CASCO, por una falla pequeña en el 2 de los 3 A-4C regresaron a la zona de refugios, lo que motivó a la escuadrilla de M-5 al despegue con mayor rapidez cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos, estos salieron con general 070 para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil, posterior a esto ocuparon los 3 A-4C y desapegaron desde cabecera 25 en forma individual colocando viraje por izquierda por razones orográficas y pasando casi inmediatamente a condiciaones de vuelo IMC para luego reunirse poco antes de llegar a Espora donde desplegaron. Una vez en el aire les trasmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA que equipa a todos los aviones para realizar el despliegue.
El resto del personal permaneció en alerta en la B.A.M. hasta aproximadamente las 23:00 hs. en que fuimos trasladados a nuestros alojamientos por haber cesado el estado de alerta.
El repliegue de estos 3 aviones a la B.A.M. San Julian se produciría el 30 de mayo en horas de la tarde".

50

Nuestros Helicópteros en el Archipielago

- Un (1) Bell 212 - H-85 "TORDO" - 4 AMT 7,62 Ø Desp. Ø8:2Ø hs. Pto. Argentino, Arr. 1Ø:3Ø hs. Pto. Argentino - Trip. Ten. LONGAR, Ten. BREA, C.P. GOMEZ y C.1ro. PALACIOS.
  Se recuperó una Patrulla del GOE que fué aislada por el avance inglés. Esta patrulla estabá a cargo del Ten. SIDDERS y 5 hombres que fueron recuperados sin novedad.
  Luego la misión decía que se debía recuperar a 2 hombres de la ROA próximos a San Carlos. El intento fue fallido ya que el H-85 se cruzó con un Wesland Comando que había dejado una Patrulla Inglésa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe que afortunadamente no impactó en el helicóptero y se autodestruyó en dirección al sol.

Un mensaje del CATOM (Cte. Agrupación MALVINAS)

8Ø5. Este día, a las 15:ØØ hs local el CATOM (Brig. CASTELLANOS) aprecia la situación en el siguiente mensaje:

- FM: CTE AGRUP MALVINAS
  TO: CTE FAS
  INF: CTE EN JEFE FAA - CTE CAE

  INFORMO EVOLUCION SITUACION TACTICA TEATRO MALVINAS: SITUACION TERRESTRE: EL ENEMIGO DEMOSTRO EN OPERACION SOBRE DARWIN GRAN MOVILIDAD MEDIANTE HELICOPTEROS, CONTUNDENTE POTENCIA DE FUEGO TERRESTRE Y ANTIAEREO MEDIANTE MISILES PORTATILES, COMO ASI TAMBIEN EXCELENTE ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO PARA EL COMBATE NOCTURNO, ACTUANDO EN PRECISA COORDINACION CON EL FUEGO NAVAL DE APOYO, EMPLEO DE LA RESERVA Y RELEVO DE LOS EFECTIVOS EMPENIADO EN LA LINEA PRINCIPAL.
  LA FUERZA PROPIA OPUSO UNA AGUERRIDA RESISTENCIA PERO PUSO DE MANIFIESTO PROBLEMAS DE CONDUCCION Y CONTROL DE SUS PROPIOS EFECTIVOS. CARENTE DE ADECUADAS COMUNICACIONES Y SUFICIENTE ADIESTRAMIENTO, CAYERON EN LA CONFUSION Y NO PUDIERON SACAR VENTAJAS DEL APOYO DE FUEGO DE PUCARA QUE OBLIGO AL ENEMIGO A CEDER POSICIONES TEMPORARIAMENTE. EL SUPERIOR ADIESTRAMIENTO Y EQUIPAMIENTO DE LAS TROPAS DEL ENEMIGO, LA GRAN CAPACIDAD HELIMOVIL NOCTURNA Y LA ARTILLERIA NAVAL DE APOYO, RESULTARON FACTORES DESEQUILIBRANTES DURANTE LA BATALLA Y REPRESENTAN LAS MAS IMPORTANTES DIFERENCIAS CON LAS POSIBILIDADES DE LOS EFECTIVOS PROPIOS.
  LA CONDUCCION DEL COMPONENTE TERRESTRE, CON UN EQUIVOCADO CONCEPTO DE EMPLEO DE LOS MEDIOS AEREOS, SOBRE VALORA LA CAPACIDAD DE ESTOS Y CONFIA EXCLUSIVAMENTE EN LOS MISMO PARA LOGRAR EL ANIQUILAMIENTO

DEL ENEMIGO, COMPRENDER LA REDUCIDA RENTABILIDAD DEL APOYO DE FUEGO DIRECTO QUE LO TORNA INACEPTABLE POR LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN OPORTUNIDAD DE SU EJECUCION.

SITUACION AEREA:

EL ENEMIGO CUENTA CON EL ABSOLUTO DOMINIO DEL AIRE Y HABRIA INCREMENTADO EN FORMA IMPORTANTE LA CANTIDAD DE AVIONES. ASIMISMO EXISTEN FUERTES INDICIOS DE QUE EN SAN CARLOS SE ESTARIAN ARMANDO AVIONES HARRIER QUE LUEGO VAN A INCREMENTAR LA DOTACION DEL PORTAAVIONES. ADEMAS DE LA DEFENSA AEREA REALIZAN PERMANENTE HOSTIGAMIENTO Y ATAQUES A NUESTRAS POSICIONES, HABIENDO LOGRADO LA DESTRUCCION DE IMPORTANTE NUMERO DE AVIONES PUCARA Y HELICOPTEROS, CON LO QUE HAN ANULADO NUESTRA CAPACIDAD PARA OPERACIONES HELITRANSPORTADAS DE SIGNIFICACION.

LA RENTABILIDAD DEL APOYO DIRECTO ES CADA DIA MENOR, YA QUE A LA FRAGILIDAD E INEPTITUD DEL AVION PUCARA PARA ESTE TEATRO SE SUMA LA GRAN DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS, ESPECIALMENTE MISILES PORTATILES CON QUE CUENTA EL ENEMIGO, CONSIDERACION IGUALMENTE VALIDA PARA ESAS OPERACIONES CON AVIONES DEL CONTINENTE EL TREMENDO ESFUERZO REALIZADO POR F.A. EN LA DESTRUCCION DE UNIDADES NAVALES NO HA LOGRADO AFECTAR EL DOMINIO DEL ESPACIO AEREO QUE POSEE EL ENEMIGO Y QUE LE PERMITE EL DESARROLLO DE OPERACIONES AEREAS Y HELITRANSPORTADAS CON ABSOLUTA LIBERTAD DE ACCION.

SITUACION NAVAL:

EL ENEMIGO TIENE CEDIDO EL CONTROL ABSOLUTO DEL MAR, LO QUE LE PERMITE DURANTE LAS NOCHES REFORZAR Y ABASTECER LA CABECERA DE PLAYA, HACER FUEGO NAVAL DE ABLANDAMIENTO SOBRE NUESTRAS POSICIONES O EN APOYO DE LA MANIOBRA TERRESTRE DE SUS PROPIOS EFECTIVOS, MATERIALIZAR EL EFECTIVO BLOQUEO NAVAL A ESTE PUERTO, DESTRUIR SIN OPOSICION LOS BUQUES MERCANTES QUE QUEDARON ASIGNADOS Y DISPONER DE EFICIENTE SISTEMA DE VIGILANCIA Y CONTROL AEROTACTICO QUE PONE EN GRAVE INFERIORIDAD DE CONDICIONES A NUESTRA AVIACION.

ESTA SITUACION, QUE NO SE HA LOGRADO MODIFICAR PESE A LA DESTRUCCION DE UN ELEVADO NUMERO DE UNIDADES DE SUPERFICIE MEDIANTE ATAQUES AEREOS, COLOCA AL ENEMIGO EN INMEJORABLES CONDICIONES PARA EXTENDER LA OCUPACION DE LAS ISLAS.

CONCLUSIONES:

DE LO EXPUESTO SE APRECIA QUE:

1) EN LA OPORTUNIDAD EN QUE EL ENEMIGO RESUELVA VOLVER A OPERAR SOBRE NUESTRAS POSICIONES, ENCONTRARA UNA DEFENSA CARENTE DE MOVILIDAD Y EN TERMINOS RELATIVOS DE MENOR POTENCIA DE FUEGO E INSTRUCCION, QUE SE ESTIMA SERA PREVIAMENTE ABLANDADA POR INTENSO FUEGO NAVAL Y APOYO AEREO.

2) EL ENEMIGO MANTIENE UNA NETA SUPERIORIDAD AEREA QUE NO HA LOGRADO SER QUEBRADA A PESAR DEL ESFUERZO REALIZADO POR F.A. LA CAPACIDAD DE CONTROL DE LOS

MEDIOS Y LA ALTA DENSIDAD DE ARMAS ANTIAEREAS TORNAN INACEPTABLES LAS PERDIDAS SUFRIDAS EN LOS INTENTOS EFECTUADOS POR PROPORCIONAR APOYO DE FUEGO CERCANO.
3) EL ENEMIGO MANTIENE ABSOLUTO DOMINIO DEL MAR CON TODAS LAS CONSECUENCIAS OPERATIVAS Y LOGISTICAS QUE ELLO IMPLICA, NO PREVIENDOSE UNA MODIFICACION A TAL SITUACION POR LA AUSENCIA DE MEDIOS NAVALES PROPIOS. ESTE MENSAJE ES ESTRICTAMENTE SECRETO".

806. Con respecto a los juicios emitidos respecto a superioridad aérea en el TOM deseamos aclarar que si bien entendemos la apreciación "insitu" del señor Comandante, ella obedece a la honesta conclusión que se llega desde la observación en el campo táctico operacional en que se encontraban los heróicos defensores de Malvinas. Pero una reflexión posterior a los acontecimientos, o la que se podría observar desde el ambito estratégico coincidiría seguramente en afirmar que ninguno logró en Malvinas la superioridad aérea en forma neta, como dice John F. LEHMAN (Secretario de Marina de los EE.UU.) en su informe al Subcomité de Defensa del Congreso USA, el 03 feb 1983:

- "A pesar de los heróicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea (control del cielo) sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. Sin embargo y afortunadamente para los británicos la guerra se circunscribió a las horas diurnas, es decir 8 de las 24 hs".

CAPITULO V

LOS ESFUERZOS DE LA DIGNIDAD

El Día 30 de Mayo de 1982 (DOMINGO)

(Ataque al H.M.S. INVINCIBLE)

La meteorología

807. Ese día, una masa de aire frío cubrió la parte Sur del país e Islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielos poco nubosos, visibilidad superior a 20 kms. y vientos del sector O con intensidad de 15 Kt. La meteorología se presentaba, pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo

808. El triunfo táctico enemigo en DWN, en la batalla terrestre, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas enemigas en el TOAS; esta misma causa producía una reacción opuesta en nuestras propias fuerzas. Esta situación era explotada por la conducción militar enemiga que redoblaba sus esfuerzos para consolidar sus posiciones terrestres, al tiempo que aumentaba su agresión (especialmente nocturna), a los defensores de Pto. Argentino y sus alrededores (en particular la BAM MLV). Así ese día, el enemigo, accionó de la siguiente forma:

- 00:56/05:00 Hs. Dos o tres buques cañonearon la zona de Pto. Argentino. En la BAM MLV (Centro del ataque) fueron heridos 8 Suboficiales de FAA. En total, ese día, la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron 27 bombas aéreas.

- 03:45 y 04:30 Hs. Una fragata, desde el Estrecho de San Carlos cañoneó nuestras posiciones (EA) en Bahía Fox.

- Ataques aéreos sobre BAM MLV a las 09:30/10:30/12:25 y 14:30 Hs. Bombardeo en Labs, cañoneo y gran altura. Molestos pero sin daños.

- 10:45 Hs. dos GR 3 atacaron helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre Península de Fresynet sorprendiendo un helicóptero PUMA de GN que derribaron muriendo seis trip. y un herido (lista Anexo).

- 13:00 Hs. un GR 3 (XZ-972 - Piloto Sgn Ldr (RAF) Jerry POOK en XZ 963) fue averiado por la 1ra. Ba, - 35 mm. del GADA 601 en Mt. WALL. Impacto de cañón. Pérdida de combustible. El GR 3 voló hasta 30 NM del Hermes, donde agotó combustible. Piloto se eyectó y fue rescatado (antes de 10 minutos). Anexo (AWSA 167/8) por Sea King 571 del 826.

52

- Pero a ésta altura del día, aprox. 14:00 Hs. se notó una sorpresiva inmovilidad (congelamiento-stand-still) en el accionar aeronaval del enemigo. Veremos a qué se debió; y regresemos a las actividades de la FAS.

<u>La FAS el 30 MAY 82 -EL ATAQUE AL HMS INVINCIBLE-</u> (Anexo PIV-V-2)

809. Como hemos visto la caída de D-GG -el 29 de mayo- provocó serias consecuencias (morales y materiales) a la FAS.

810. El enemigo había completado su primer desembarco en la cabecera de playa; había consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habían logrado avanzar y mostrar sus primeros resultados, en D-GG.
La Task Force solo debía ahora poner en tierra la última Brigada de Infantería 5 del Gen T. WILSON, que ya estaba en la zona TRALA. Y en sus proximidades (51.30 S / 55.30 W) practicamente estacionado, se encontraba el Carrier Battle Group (CBG) del Alte WOODWARD (como vimos, "esperando la condecoración de la Estrella de Burma"). Sabían que nos habían derrotado en D-GG, pero respetaban a la Fuerza Aérea. Solo acercaban sus buques de noche, de traslado de tropas a San Carlos y sus cañoneos navales que, siempre de noche, incursionaban -ahora- en el Estrecho San Carlos- el 30-may cañonearon Bahía Fox y -como siempre- Puerto Argentino -zona BAM Malvinas-. Su Fleet Air Arm -con algunos GR3 de la RAF- atacaban a toda hora objetivos terrestres: BAM MLV en toss bombing, helicópteros en Monte Kent y Fresijnet (este día derribaron un Puma de Gendarmería Nacional -con el chorro-). Pero tambien este día nuestro GADA 601 averió (13:00 hs) un GR3 (el XZ 972) que no alcanzó el PAL, y su piloto fue rescatado por un Sea King del 826.

811. Por su parte la FAS cada día tenía menos blancos (aunque tambien menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más dificiles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo -especialmente San Carlos- aparte de la eficiente artillería antiaérea (Rapier, Blow Pipe, etc) que habían montado los británicos, ahora tenían más de mil prisioneros Argentinos que podían ser alcanzados por nuestros bombardeos de area (imprecisos) que habiamos ensayado -días antes- con nuestros MK-62 y cazabombarderos. En las avenidas de avance enemigas (San Carlos - Monte Kent y Darwin - Fitz Roy) el enemigo terrestre no ofrecía blancos rentables, ni ubicables.

812. Los objetivos navales -como vimos- solo se aproximaban de noche y de día, se alejaban a la zona TRALA.

813. Nuestra aviación naval, CANA, en Río Grande, poseía aún un último misil (AMM39) Exocet que debía disparar contra un blanco rentable, asegurandose su mayor exito.

<u>El Centro de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea Argentina</u>

814. Por iniciativa de un Laboratorio Científico que patroci-naba la F.A.A. -INDEBIO- (cuyos hombres -dada su condición cien-tífica- estaban vinculados con otros centros internacionales en todo el planeta junto a otra condición que los caracterizaba su amor a la Patria), la F.A.A. montó, a partir del 02 de abril de 1982 un Centro de Información computarizado que intentaría -con cabecera en Bs.As. -Capital Federal- , llevar la situación de los móviles que ingresaran al TOAS-. Se lo llamó COE (Centro de Operaciones Electrónicas) aunque algunos le dicen CEO (Centro Electrónico de Operaciones).

815. El COE estaba enlazado -satelitalmente y HF- con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias (terrestres) de los satelites que, en esa epoca, observaban nuestro TOAS y en especial el archipielago de Malvinas y sus aguas adyacentes.
Dicha trayectoria (ver diagrama 2 -pag 194 Malvinas -PORTELA- AZ editora) arrancaba (para explicarlo de alguna manera) en nuestras Islas Malvinas y dirigiéndose hacia el NE, pasaba por Africa meridional, el Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacífico hacia el SE, y entrando por Tierra del Fuego, seguía rumbo a Malvinas-. En la práctica estos satelites, lanzados por URSS, filmaban nuestro archipielago a su paso por su vertical y en su viaje por Africa, transmitian, en adelanto -a Rusia- los resultados de su observación. Y cuando sobrevolaban BALCONUR (Cosmodromo Sovietico) arrojaban el rollito fotográfico. Es decir que su "vuelo útil" para nosotros (cuando transmitian su informa-ción a Rusia) estaba en el trayectò Malvinas - Africa - Medio Oriente. En ese tramo se ubicaban la mayoría de las estaciones del inolvidable COE. Hombres de todas las razas y de distintas regiones del globo que -talvez por alguna conspiración celestial- ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo "tempo" global que la ciencia y la tecnología ofrecian a todo el planeta, no por dinero... sino por principios morales. La información que obtenian era <u>sustraída</u> electronicamente de dichos satelites Rusos.

816. Y aqui, en la Capital Federal de los Argentinos, al borde de la calle Callao un grupo de idealistas incurables, "veían" -mediante "computers" e imaginación lo que pasaba en nuestro Atlántico Sur-. Y eso lo transmitian al CAE y desde allí a la FAS. Pero cuando esta información llegaba a Comodoro Rivada-via, sede del Comando de la genial y valiente FAS, y más aún, sufría el proceso de compatibilización con la otra información - más "creible"- de nuestros aviones de EyR (B-707/C-130/L-35A/CIC MLV/etc, etc), aparecia tardia y se diluía en el subconciente de aquel azorado EMFAS.

817. En el COE había representantes de nuestro EA y también de ARA que comunicaban a sus Fuerzas, lo que veían en esta sala de situación electrónica de Bs.As. Por lo tanto, es muy posible que -esta información- haya influido en ese otro EM del CANA -en Río Grande-, quien, empeñado en localizar algún "blanco rentable" británico, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

53

818. El hecho es que el HMS INVINCIBLE estaba siendo visto - desde Argentina, desde el 27-may, girando, en una especie de circuito hipodromo en una zona con centro aproximado en 52.00 S / 55. W (a 100 NM al Este de Puerto Argentino).

La decisión aeronaval

819. Asi fue que para el 28 de mayo, el CANA habia tomado la decisión de atacar al HMS INVINCIBLE. Pero para ello su sistema SUE/EXOCET necesitaria de un reabastecemiento en vuelo (REV) de nuestros KC-130. Por esta razón fue que, esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA -por intermedio de un miembro del CEOPECON (VAlte LOMBARDO)-. La FAS solicitó -dadas las circunstancias (terminales) que se vivian- intervenir ella tambien en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego en dicho objetivo naval.

820. Pese a la reticencia naval -que arguia la "indiscreción" de la Fuerza aérea en estas operaciones- se consiguió participar por esta vez. Asi, luego de grandes análisis, se decidió que los aviones participantes de la FAS debian pertenecer al sistema A-4C (capacidad REV y autonomia de L.Ox.) y se dió la orden a dicho Escuadrón, asentado en SJU. Su Jefe viajó de inmediato a CRV y alli se impuso d la planificación FAS y se emitió la orden fragmentaria 1268 que decia: "OF 1268 -5 A-4C- -ZEUS "B"- C/2 REV - 3BR- -GRA- Ataque PAL (51 Grados, 38 S / 53 Grados, 38 W) -GRA-". A su regreso a SJU -y dada la extrema complejidad y peligrosidad d esta operación- el jefe del Escuadrón A-4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y asi se presentaron dos jefes de escuadrillas (el 1er.Ten. VAZQUEZ y 1er.Ten. URETA) y a estos s les autorizó a designar a sus respectivos numerales (recayendo en el 1er.Ten. CASTILLO, Ten. PAREDI y Alf. ISAAC) uno de ellos actuaria como reserva.

821. El 29-mayo en la mañana, los 5 halcones desplegaron a GRA llegando al mdiodia. Pero, problemas con los KC-130 hicieron que la salida -conjunta- se demorara hasta el dia siguiente- los halcones aprovecharon la demora para cambiar dos Skyhawk que tenian algunas fallas y estuvieron listos para el dia de "la operación aéreas más grande de la historia".

La operación INVENCIBLE

822. Esta operación aérea protagonizada por:

- 2 SUE de CANA (C/C A. FRANCISCO / T/N L. COLLAVINO).
- 2 KC-130 de FAA (Com. LITRENTA / Vcom. NOE).
- 5 A-4C de FAA (ya nombrados).

Consistia en una ruta que partiendo de GRA (SUE/A-4C) y GAL (KC-130) se dirigirian alto a 55 Grados, 50 S / 58 Grados W (ver

mapa) y allí se encontrarían con los KC-130. En este punto nivel comenzaría el reabastecimiento, con rumbo 60 Grados hasta 55. S / 53. 30 W, y mismo nivel. En este tramo cada sistema reabastecería dos veces para salir con la máxima carga de combustible posible. A partir de allí -con rumbo 330/350- descenderían al razante (100 pies) (los SUE al frente y 2 A-4C a cada lado) para aproximarse (420 kt de velocidad) al objetivo naval (distante ahora a unas 100 millas de allí). En este tramo los SUE deberían localizar -en su radar de abordo- el objetivo y lanzar (25 kms antes) el último Exocet Argentino -portado por uno de ellos y regresar- sin REV a GRA. Los A-4C acelerando al máximo se "montarían" al misil (inteligente) y llegarían al PAL 50 segundos después de su impacto para lanzar -cada uno- sus 3 bombas BRP de 250 kgs y reforzar así el efecto destructivo del misil (que no había sido concebido para hundir sino solo averiar, a un buque de más de 18.000 Ton como era éste).

<u>La ejecución</u>

823. A las 11:25 despegaron desde GAL los KC-130 (RANQUEL) y se dirigieron a su punto de reabastecimiento (PCRA) en 55. 30 S / 58. W. A las 12:43 despegaban -de GRA- los gloriosos aviadores argentinos en sus 2 SUE (ALA) y 5 Skyhawk (ZEUS), uno de estos (PAREDI) de reserva, se volvería luego del REV al no producirse novedades. (los 5 halcones, antes de despegar rezaron un avemaría, en la cabecera).

824. La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse inexorablemente. Y todas ellas se cumplieron a la perfección. Así que una vez disparado el Exocet los 4 A-4C -URETA e ISAAC a la derecha y CASTILLO y VASQUEZ a la izquierda se lanzaron, convergiendo casi en línea, sobre la estela del misil.
En la inmensidad del Atlántico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos y sus "nazarenas", mostrando nuevamente al mundo que seguíamos siendo argentinos, aquellos argentinos del honor, del coraje, de la destreza, de la elegancia, de la sencillez... Bien dijo el Español CARRASCAL (ABC de Madrid): "no se si el sacrificio de estos pilotos devolvera las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, talvez mas importante... Se que cuando, en adelante, se imagine uno al argentino ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores".

825. Y alla iban los 4 halcones, rozando las olas, castigando a sus "fletes" alados -200 kms al Este de Malvinas !, en busca del Invencible.

826. Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El noble Exocet -cual path finder- señalaba el blanco, aunque había puesto en funcionamiento (desde que el SUE apuntó)

54

todo el sistema defensivo (misilistico y artillero) del porta-viones y su escolta cercana, que ya comenzaban a "adquirir" en sus miras eletrónicas a nuestros heroes.

827. Cuando ya todos tenían nitidamente al HMS INVINCIBLE en sus miras, un misil antiaéreo (posiblemente un Sea Dart del PAL) impactó en el avión del jefe de escuadrilla -1er.Ten. VAZQUEZ- el cual se partió en dos y se estrelló en el mar. Ya, a cinco segundos antes del lanzamiento, la artillería del buque impactó n el numeral dos (1er.Ten. CASTILLO) cuyo avión explotó y su motor cayó sobre la cubierta del PAL y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

828. Los dos halcones restantes estaban tambien alcanzando el objetivo; siguieron impavidos -a pesar de haber visto de reojo estallar a sus compañeros- apuntandole al portaviones, el cual ya se cubría de humo generalizado. Ambos halcones lanzaron sus bombas sobre la cubierta y URETA que pasó primero, cree haber impactado enla isla (superestructura) del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo locas maniobras evasivas. Ambos, al serenarse, echaron un último vista-zo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

829. Pero se perdieron de vista, entre ellos dos, siguieron razante (era otro momento crítico de ser interceptados por alguna PAC) en rumbo 230/240, hacia el punto (55. S / 59. W) en que, a FL 200, deberian reunirse con los reabastecedores, si todo mar-chaba bien... y marchó bien, "no al cuete" se habían encomendado a nuestra Madre celestial. Primero se avistaron entre ellos -se acabó la sensación de soledad que sentían- y luego, en el punto exacto, sobre ese infinito espacio aeromarítimo, estaban los dos KC-130, "rondando" como ballenas esperando a sus cachorros. En-chufaron y mamaron. Allí comprobaron que aquello que vieron de reojo era cierto. Dos gloriosos -inolvidables- cazadores habían quedado de guardia en 51. 30 S / 53. 30 W, gritando al mundo -y a sus compatriotas- "no olviden nunca, que hasta aquí llega nuestro mar Argentino !!".
Recordemos: se llaman
- Cap. (pm) José Daniel VAZQUEZ
- Cap. (pm) Omar Jesús CASTILLO

830. URETA e ISAAC, reabastecieron y se lanzaron ahora rumbo a casa, la BAM GRA, en la última pierna (de unos 700 km) de esta prodigiosa operación y "entraron en final" a las 16:20. Para ellos la operación había durado casi cuatro horas !. Los ALA habían aterrizado una hora antes y los RANQUEL volaban -orgullo-sos- a Río Gallegos. Finalizaba así la operación aérea más per-fecta, imaginativa y audaz que se haya realizado... (a lo menos por ahora !).

Reflexión

831. Siempre que los especialistas e historiadores analizamos esta operación y talvez por lo impactante de su ejecución, nos quedamos muy satisfechos y solo atinamos a elucubrar si el buque

atacado era el Invincible o si -como dice Inglaterra- se trataba de otro navio, etc. No creemos que sea necesario gastar más tinta para rebatir esta engañifa del enemigo: tenemos -gracias a Dios- nuestros testigos sobrevivientes y nadie nos convencerá jamás de que no era el Invincible, lo que atacamos aquel 30 de mayo de 1982.

832. La reflexión que deseamos provocar -en los especialistas a los que van dirigidos estos apuntes- es: cómo nuestro comando consiguió ubicar a dicho buque, en tiempo y espacio para poder atacarlo en el momento y la posición justa -cuando en su recorrido se alejaba de su escolta y de sus medios de engaño (decoy) que ya lo habían salvado antes, de un Exocet similar lanzado -el 25 de mayo- contra él ?, por qué cuando el C/C FRANCISCO intentó iluminar el portaviones (en la 3ra. vez) lo consiguió con exactitud y allí estaba, en el punto justo de su recorrido... en esa inmensidad ?.

833. Creemos que eso se llama simplemente C4I y en aquella oportunidad los únicos que entendian ese concepto estaban en el COE . Talvez debieramos estudiar más profundamente esta experiencia (que no solo tiene Argentina) que nos puede ayudar a crecer en el futuro. Porque si algo disminuyó nuestra capacidad operativa en esta guerra, fue -como hemos dicho-, la inexistencia de C4I, excepto cuando atacamos al Invincible -el 30 de mayo de 1982.

<u>De un diario de guerra</u>

1) Se lee en el diario de guerra de la 3a Batería, del Gpo 1 Art.Ae-FAA-, instalada en el Aeródromo de la BAM MLV:

"30/05/82.....................
"DOMINGO.....................
"14:00 última patriada, pegarle al INVINCIBLE".

2) Se lee en el Diario de Guerra del CTCAS:

....
....
15:40 Se aprecia movimiento inusual de helicópteros (ingleses sobre Malvinas que se dirigen al E, sobre el mar) posiblemente provocado por traslado de personal entre unidades en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada."

<u>Exploración y Reconocimiento en C-130</u>

- OF 2240/4-POLO-IFF6040-1 C-130 Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. VALDECANTOS. Desp. CRV 07:20 y Arr. CRV 12:20 (Anexo PIV-V-1)

<u>Puente Aéreo:</u>

834. Ese día estaban previstos tres cruces.

55

- TC-63 Vuelo 25 ACUARIO.
- TC-65 Vuelo 26 PATO.
- TC-66 Vuelo 27 ARIES.

NOTA: Indicativos ACUARIO - PATO - ARIES. Estos tres vuelos debieron regresar por TAC. Los dos primeros (TC-63 y 65) volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC, Las razones tácticas fueron la coincidencia de vuelos con la presencia de buques Eno en bombardeo sobre BAM MLV.

- Relato My. PALAZZI: "El TC-65 "PATO" (Trip. My. PALAZZI), se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, estando a una hora del aterrizaje, y luego orbitar para una tarea de diversión en los 49 Grados S 62 Grados W durante una hora. Voló en total 05:00 hs.
  Volvió a despegar con destino MLV en la madrugada del 31 de mayo y lateral ADO se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, volando 01:10 hs.

Los MK-62

835. A las 21:45/54 Arr a GAL 2 MK 62 TESON 1 y 2 y a las 22:55/9 otros 2 MK-62. En previsión para ataques nocturnos a los OM en cabecera de playa y zona ocupada por ENO.

COMUNICACION

- Dice diario de guerra del Estado Mayor Conjunto:

  "Embajada de BRASIL en Bs.As. recibió a las 23:30 un mensaje del FOREING OFFICE, en el que informa en recientes maniobras militares fueron hechos prisioneros unos 1.400 soldados argentinos (NT en realidad eran 1.083) quienes seran repartidos entre el buque auxiliar "SIR PERCIVAL" y en una instalación conocida como "THE OLD REFRIGERATOR PLANT" en la AJAX Bay. Confirman también que la cifra de heridos es de 120 que serán llevados a un buque hospital que saldrá lo antes posible de la zona de operaciones".

En MALVINAS

836. A las 21:45 el ENO comenzó el cañoneo naval sobre la península de San Luis. Situación que se mantendría con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.

837. A las 22:30 un Puesto de Observador del Aire (POA) que se encontraba ubicado en NORTH LEOLOUT, informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

838. Los aviones Harrier GR 3 de la RAF, comenzaron a operar desde tierra firme, en Pto San Carlos.

839. Regresa a Grande (desde BAM MLV) la Ella aeronaval de ataque en el Ø766/4A-115 dejándose librados a su suerte los 3 aermacchi restantes. (FAW pág. 32).

Nuestros Helicópteros Malvinenses

- Un (1) Bell 212 - H-85 - Trip. Ten. VERGARA y Ten. SANCHEZ, despegando desde Puerto Argentino efectúa la recuperación de 1 Oficial (Alf. DAGUERO) y 2 Soldados pertenecientes a un Puesto de la ROA que se encontraban aislados por los enemigos en proximidades de Prado del Ganso.

56

EL DIA 31 DE MAYO DE 1982 (LUNES)

La situación enemiga

1) El enemigo terrestre. Consolidada la captura de DWN y GG, las FFTT enemigas continuaron su avance hacia el Este, por dos avenidas:

a) Dirección Monte Kent.

b) Dirección Fitz Roy.

- En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

2) El enemigo aeronaval. Mantuvo presión con su grupo de Batalla. (mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno) principalmente sobre la BAM MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar de la pista terrestre en S.Carlos.

3) El enemigo aéreo estratégico: Desde la Isla Ascención, mediante el sistema Vulcán/Shrike, atacó nuestros radares en el archipiélago.

La situación propia

1) En el TOM: nuestras FFTT continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales, en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el área de Pto.Argentino.

- El sistema de defensa aérea continuó su heroica lucha antiaérea del área focal Pto.Argentino, con su acostumbrada eficacia. Derribaron dos aviones Harrier y evitaron la destrucción de radares ante el ataque Vulcán.

2) EL CEOPECON: Entre otros puntos acordó incrementar el abastecimiento aéreo a las Islas con medios de FAA Y ARA y se coordinaron los probables OM terrestres para el bombardeo aéreo.

Las principales acciones en el Archipiélago

- 04:30/05:40. En este período se hicieron vuelos de PAC en la zona INO, un bombardeo sobre altura BAM MLV, etc; como ataques de diversión de la operación Vulcán que se ejecutó a las 05:48 con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike, que pese a su retirada del aire (a raiz de la magistral apreciación de su operador. 1erTen. FABER, de la inminencia del ataque) el radar de FAA sufre averías menores (guía de ondas - bocina).

Dice el diario de guerra del Escuadrón VYCA-MLV:

- "05:45 Atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un VULCAN) lanza dos misiles MK 21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a 15 metros de la antena y otro entre la casa de soldados y el Personal Militar y a 10/15 mts. de la OPS. consecuencias: Radar fuera de Servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batan de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa Nro 3 del Personal Militar deteriorada. Personal S/N. Personal en la OPS 1er Ten. FABER, Alf. MERCAU, C.P. BARRIOS, C.P. ROSSET, C.1. ULRICH, C.1. EGAÑAS.

"Dice el libro FAW de la RN: "La misión "Black Buck 5" fue lanzada a medianoche del 30-MAY. usando el avión XM 597 (Trip. Sgdn Ldr. Mc Dougall (piloto) Alf. C.Lackman (Co-piloto) Flt.lt.Castle (Navegador-radar) y tres tripulantes más, siendo su OM el radar AN/TPS-43 F (Westinghouse) de Pto.Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcán descendió a 300 ft alrededor de 200 millas antes de Malvinas y a 20 millas antes ascendió a 16.000 ft para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la TF. Cuando el Vulcán ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones del radar AN/TPS-43F, éstas rápidamente desaparecieron, pués los argentinos pareciera que apagaron el radar.
El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo que en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcán se pusiera a tiro de la Artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fuerón lanzados aproximadamente a las 5:45 del 31-MAY y el radar cesó las transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10/15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 horas más tarde estaba operacional".

- "12:03 hs. 4/5 aviones Harrier GR 3 atacaron BAM MLV en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm. y no llegó al PAL".

- "14:30 hs. Nuevo bombardeo. Ahora en altura sobre el Aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de CORTLEY HILL y otras dos BI-755 al norte de cabecera 26.

57

Allí también se estimó un impacto de Roland sobre un avión que había alcanzado el PAL (Hermes) pero con serias averías.

NOTA: Referente a estos dos ataques p.m., dice el libro de la RN (FAW):

- "Con sólo tres GR 3 ahora disponibles, el 1 (F) Sqdn (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este 31-may, que lo dejaría (para la noche) con una sola máquina en servicio (XZ 989). Se intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley (BAM MLV) durante la mañana por parte de Tony HARPER (XV 789 armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter HARRIS (XZ 989, bombas) y John ROCHFORT (XZ 997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA (Oficial de control Aéreo adelantado) (NR: Tres GR 3 y tripulación RAF). A las 11:30 se recibió una nueva información de que había Super Etendard en la pista de BAM MLV por lo tanto se montó urgentemente una operación. Peter SQUIRRE (XV 789) y Mark HARE (XZ 997). (NT: 2do. empleo de los GR 3 - RAF) decolaron a 11:52 para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harriers (RN) del Escuadrón 800 (XZ 496 y XZ 500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados, que los dejó F/S por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter HARRIS decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 hs. para un ataque al área de Monte USBORNE, acompañado por tres Sea Harriers del Escdn 800 (RN) (el XZ 455 y XZ 460 con bombas y el ZA 191 con LGB). (NT. Nótese una ella cuyo jefe es RAF y los numerales RN) Era un nuevo intento de utilizar el iluminador laser (GR3) y las bombas (laser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley".

- Relato My. OLIVA: "Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, estando de turno en Operaciones, también aprecié que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras PACs en altura y ordene la Alerta Roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos daños ni bajas al estar atodos en sus puestos de combate, protegidos y la A.Aé. ejecutando la defensa".

LA FAS

840. El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos

a lograr:

1) Ataque a objetivos terrestres: Si bien sin precisión, pues no se tenía información precisa de la localización y característica de estos objetivos mnateriales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

2) Detección - ubicación de la pista: Para GR 3 que se presumía ya operaba en las inmediaciones de Pto. S. Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

3) Abastecimiento aéreo a Pto. Argentino: Y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el Puente Aéreo. Tarea que, este día, también cumplió ARA (ver párrafo).

841. Así se ejecutaron las siguientes salidas (Anexo PIV-V-3):

1) Bombarderos MK 62

a) OF 1269 - 2 MK 62 -CHARRUA- 4 MK 17.

b) OF 1270 - 2 MK 62 -ODIN- 4 MK 17.

Tripulaciones:

CHARRUA: Cap. PASTRAN - Cap. CASADO - 1er.Ten. SPROVIERO - 1er.Ten. MORENO.

ODIN: Cap. BREDESTON - Cap. SISCO - 1er.Ten. MAUAD - 1er.Ten. ACOSTA.

- Estas secciones depegaron desde BAM GAL a 04:10 y 04:14 respectivamente e iniciaron la navegación al objetivo: Pto. S. Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el CHARRUA 2 por haber perdido al guía (Recordar que salia de noche y con las luces apagadas). El CHARRUA 1 siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo S. Carlos y luces en el Puerto. Efectuó el lanzamiento (600 ft y 400 kt) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde Arr. 06:23 hs.
La sección ODIN llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente, escape y regreso a GAL donde arribaron a 06:29.
Ambas secciones encontraron 5 de SC y NS con lluvias fuertes, en la zona del blanco.

- Daños en carpas de helicópteros. (Libro FAW) Dice:

"A las 02:30 del 31-may, una carpa de la "Base Aguila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Camberras (del Gpo. 2) Ninguno de los Sea Kings fue dañado cuando las 4 bombas

59

explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC HARDEN (Jefe técnico) sufrió heridas faciales como resulta- do del ataque y se lo debió recuperar a Bahía AJAX y de allí al "Uganda" para ser tratado".

2) Interceptores M-III (en función de cobertura y diversión)

a) OF 1271 - 2 M-III -PITON- 2 MATRA / 530. Trip. Cap. BALLESTEROS, Cap. ARNAU, Desp. GAL 06:10 hs. Su objetivo era detectar en combinación con Rr MLV, los puntos o áreas de posible estacionamiento terrestre (pista) de los GR 3. Pero al encontrarse (y confirmarse por las salidas anteriores) el Rr MLV (CATA) fuera de servicio, debido al ataque de las 05:40. (Vulcan/Shrike) esta salida fue ordenada regresar apenas en el aire. Arr. GAL 06:15.

b) OF 1272 - 2 M-III -FLECHA- 2 MATRA 550. Misma trip. de OF 1271. Desp. GAL 16:19, llegó con idéntica intención al TOM alrededor de 17:10 hs., FL 280 pero no puede enlazar con Radar MLV (se encontraba F/S), a pesar de estar, este radar, apercibido. Regresaron S/N a GAL 17:52.

3) Exploración y Reconocimiento

a) OF 2246 - 1 C-130 - TC-63 ? -SOLO- Trip. (Vcom. DOMIN- GUEZ, My. BERNARDI) a Pto. R 50 Grados, 00 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W, etc. (Anexo OF), Desp. CRV 07:00 (ampliar informe) Arr. CRV 15:30.

b) OF 2250 - LR 35 -TORO- Trip. Cap. GONZALEZ, Ten. FELICE, a zona "R". Desp. GRA 12:50. Arr. GRA 15:30 Ampliar.

c) OF 2251 - LR 35 -PELO- Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE, a zona "V". Desp. GRA 13:35. Arr. ?.

d) OF 132 - 1 Ts-60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 09:30. Arr. SCZ 12:00 S/N.

e) OF 133 - 1 TS 60 -PLATINO- Trip. ?. Desp. SCZ 15:00. Arr. SCZ 18:00 S/N.

4) Transporte Aéreo

a) TC 64 - C-130 -PATO- Puente Aéreo - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Desp. CRV 16:20, Arr. MLV 19:00. Desp. MLV 19:50. Arr. CRV 23:0. Traslado elementos para Ea, ARA y FAA (Anexo manifiesto - vuelo 28).

b) ARA - F-28 - LV MAL - Desp. GRA 17:59. Arr. MLV 19:20. Desp. MLV 19:45.

c) Ojo. Hay un C-130 -TRONCO- que Arr. MLV 20:10 y Desp. MLV 20:35. Ampliar todos los detalles. TC-63 ? - Vcom. DOMINGUEZ ?.

5) E y R con C-130

- Ese día se había previsto la OF 2246 - 1 C-130 - SOLO- que debía Desp. 06:30 desde CRV y dirigirse a PA (Anexo con OF y mapa) V-B-R y regresando a CRV para efectuar interrogación radar y lograr alguna PSN de buques enemigos en el TOAS. Pero esta salida estaba condicionada a que CIC MLV E/S. Dado el ataque al radar a 05:45 se conceló esta misión.

6) El Escuadrón Helicópteros de Malvinas

- 1 CH-47 Trip. My. POSSE / 1er.Ten. BELTRAME / S.Aux. CAPRA / S.Aux. RUIZ / S.A. CANTON / C.1ro. LAVORATO / C.P. HERRERA / C.1ro. VILLARREAL - Desp. MLV 11:00 hs para transporte y reubicación de pieza de AA afectada por bomba sin explotar. Arr. MLV 11:20 hs.

El Día 01 de Junio de 1982 (MARTES)

La FAS en la primera hora

842. A las 03:59 despegan 3 MK 62 para AOT, en Monte Kent en 51 Grados 41 Minutos S/58 Grados 10 Minutos W, en cumplimiento de (Anexo PIV-V-4):

1) OF 1273-3 MK 62 HUINCA-3 MK 17-Trip. Nro 1 My. CHEVALIER, 1er Ten LOZANO; Nro 2 Cap.BERTOLDI, 1er Ten. REYES; Nro 3 Cap. GARCIA PUEBLA, 1er Ten SEGAT. En la ruta de ida y desde el Pto. 1 (51 Grados 40 Minutos S/58 Grados 00 Minutos) regresó el Nro 2 (no trasvasaba el tanque ventral) y Arr. GAL 05:44. Los restantes continuaron, aproximaron y efectuaron el lanzamiento (04:50) confirmando las explosiones de ambos e iniciaron el escape. Detectados ya por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea Harrier del 800 Sqdn - Ten. MC HARG (Anexo AWSA pág. 174) quien a las 04:55 fué detectado por MLV (R 030 a 20 NM). No existió comunicación CIC Ella HUINCA, en realidad CIC MLV estaba operando con radar de Ejército y no tenía comunicación con aeronaves, debido al ataque Vulcan del día anterior, así que este CIC avisó a las FAS y ésta, por medio del CIC GAL, se enlazó con el HUINCA 2 que regresaba y éste hizo de retransmisor. Eran ya las 05:25. En este lapso (20/30 minutos) el FRS 1 se había acercado y perseguía a la Secc. HUINCA. Esta Ella. en lateral DWN (4 minutos después del OM, observaron un misil que venía desde abajo y a la derecha, lanzaron bengalas, tanques punta plano y realizaron viraje de escape. (Inf.posterior, hasta aquí). Aparentemente no se habían percatado que los perseguía un interceptor y las maniobras evasivas que ejecutaron sirvieron para la defensa aire-aire. Es posible también que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Art.Antiaérea estaba tirando. El hecho es que los 2 MK 62 retornaron seguros a GAL donde arribaron a las 06:15/17. Dice el libro FAW de la RN. pág. 202:

"El Lt. Andy McHarg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaviones (Hermes) a las 04:39 el 01-JUN para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en número de 4, aproximándose a la Isla Soledad desde el Sudoeste.

Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se apercató de la lejanía de su PAL y los aviones estaban al N de Monte Kent con rumbo norte. Se acercó hasta 4 millas de uno de ellos y lo identificó como un Camberra, en el momento en que el piloto eyecó sus tanques de punta de ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta mas corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar al PAL y fué recobrado a las 05:55. El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno del par del Grupo 2 Camberra que Había decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Mte.Kent".

NOTA: Estaba prevista la OF 1274-2MK 62 CHARRUA-"D" 4 MK 17-SSQ que aparentemente debía bombardear la pista de DWN a las 04:47 (hora prevista). Pero no se cumplió.

La intención de la FAS

843. Este día el Cdo FAS centraba su atención al apoyo de fuego cercano sobre las FFTT enemigas, en base a la información, no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad MK 62, en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

- Pero asimismo la FAS buscaba objetivos navales, que estimaba más redituables. Esta intención implicaba un esfuerzo mayúsculo de exploración, que localizara con precisión esos objetivos que al mismo tiempo-en caso positivo-sirviera de organismo de control aero-táctico (director de tiro) para el guiado de los caza bombarderos que se lanzarían a dicho ataque.

- Este era el criterio que, desde algunos días, empleaba la FAS, y por el cual enviaba un avión C-130 (adaptado a la exploración radar) a la zona NW de las Islas, donde se presumía operaban los buques de función piquete radar, enemigos.

- En esta tarea se encontraba el C-130 Matrícula TC-63, indicativo TIZA.

La heroica salida del TIZA-OF 2258

1) **La gloriosa tripulación:**

- Cap. MARTEL.
- Cap. KRAUSE.
- Vcom. MEISNER.
- C.P. CARDONE.
- C.P. CANTEZANO.
- S.P. LASTRA.
- S.A. ALBELOS.

2) **La OF 2258.** C-130.TIZA.E y R.

- CRV a Pto. V (50 grados 00 minutos S-61 grados 00 minutos W)-A (50 grados 48 minutos S-59 grados 39 minutos W) y CRV. (ver mapa anexo).

3) **La ejecución**

- El TIZA decoló de CRV a las 06:30, pero a poco regresó por fallas. Las hizo reparar y volvió a despegar a las 08:53. Arribó al punto V (Anexo PIV-V-5) a las 10:15 S/N y desde allí inició el recorrido triangular hacia el punto A al que arribó a las 10:25. Luego siguió a L y lo logra a las

6

10:35 S/N.

- Cuando se dirigía al punto B (el mas exterior de su recorrido) informó que volando a 10.000 FT (FL 100) -tal cual lo ordenado (Anexo copia 2258)- "el IFF se encendió por 10"-6"-7", se mantuvo encendido...", e informó "Estamos en emergencia". Las comunicaciones se cortaron a las 14:43 (Ojo! esto dice el informe de la FAS (Anexo), será 10:43? aquí hay algo que aclarar: hay 02:00 hs. desde el último informe, qué pasó? confirmar!!) a las 16:53 fue declarado en EGA.

4) <u>Una versión británica</u>

- Libro AWSA pág. 175 (textual) "despues del amanecer el día parecia aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentino que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Pto. Argentino.
En su vuelo de retorno (NR incorrecto), esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap. Rubén MARTEL, se asomó (ascendió) al norte del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos. "Ellos estaban tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explico el Vcom. Alberto VIANNA, quién era uno de los superiores de MARTEL; el piloto llevó a cabo la búsqueda por su propia iniciativa. (Esto no es cierto, pues cumplía una misión ordena-da).
Aunque para ese entonces, los Sea Harriers hacían poco contacto con lo aviones enemigos, patrullaban sobre las Islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.
Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar- a una 20 millas al N de la boca del estrecho-fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata MINERVA, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr. WARD y el Lt. S. THOMAS -del Sqdn 801- de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.
Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban esca-sos de combustible, en el estrecho (San Carlos) los buques de Asalto FEARLESS e INTREPID les fue ordena-do dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga de dichos Sea Harriers. THOMAS describió la intercepción así: "Sharkey (WARD) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al Oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velo-cidad. WARD descendió (por entre nubes) para atacar. yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 ft, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella. Luego WARD informó que tenía un

Hércules a la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 FT en vuelo recto y nivelado.
Estando escaso de combustible WARD había lanzado su misil fuera de alcance: "El misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua".
Para entonces WARD estaba mucho mas cerca y lanzó el segundo (misil), el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 hs) e inmediatamente se incendió.
Todavía el C-130 se mantenía, entonces WARD se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró".

La búsqueda y salvamento

- OF 2265 - LR 36A -PICHO- Vcom. de la COLINA, Com. FERRI. Desp. CRV 14:26 - B y S en zona derribo TIZA en posición 50 Grados, 28 minutos, S / 59 Grados, 55 minutos, W, avistaron una PAC a 2/3000 ft y escaparon razante Arr. CRV 17:15.

La situación meteorológica

1) Area del Continente: Sur de Patagonia y Tierra del Fuego. Un centro de alta presión situado al NO de MLV producía advección de aire húmedo sobre la costa central y Norte, con nubosidad baja y estratiforme - techos entre 100 y 300 m. lloviznas reducían la visibilidad entre 3 y 8 Km. Vientos del Sector E y NE entre 8 y 10 kt.

2) Area de Malvinas: El centro de alta presión mencionado produjo algunos bancos StC con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad 10 Kt. Orientados en horas de la tarde del sectr NO.

Los otros vuelos E y R (Fénix)

844. Este día también el Escdr FENIX ejecutó la siguiente operación E y R, OF 2262 - LR 35 -LORO- Trip. Cap. BENZA, Ten. CASADO. Desp. GRA 09:29 a la zona "V". Indicaciones: IFF LOW - 3 revoluc. Rd - Tomar tiempo RPLY. Arr. GRA 12:15. Otra más: OF 2263 -NIDO- 1 LJ - Trip. Cap. VELAZCO, Cap. PANE. E y R en zona R. Desp. GRA 10:30. Arr. GRA 12:45.

La exploración lejana

- C-130 -TIGRE- desde PAL - Trip. Cap. VIANNA / 1er.Ten. VALLE / Ten. CERRUTI. Desp. PAL 07:20 hs.

61

Arr. PAL 21:30hs.

- B-707 -TRONCO- desde PAL - Trip. My. FONTAINE / My. CID. Desp. PAL 04:30 hs. Arr. PAL 12:10 hs.

- No hay más datos, sólo un croquis, completar.

<u>Los cruces al archipiélago</u>

845. TC-66 Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. ESPERANZA, S.A. RYDZIK, S.P. VOTTCHEVITCH, S.A. PATON, C.P. PLACENCIA. Desp. CRV 02:50. Arr. MLV 06:25 - Desp. MLV 06:35. Arr. CRV 09:15 - Misión cumplida (Carga 12.300 kgs - Anexo).
ARA ese día intentó dos veces el cruce con un F-28 (LV-DIM). Desp. GRA 23:33 (del 31-may) y 17:44 (del 01-jun) sin poder arribar a MLV por TAC.

<u>Piloto recuperado</u>

846. También ese día fue hallado el Cap. VELAZCO, Mariano, un halcón que se había eyectado el 27-May, sobre la Gran MLV (entre Howard y Fox) y recuperado a Pto. Howard. (Ampliar detalles libro My CARBALLO)

<u>Las heroicas acciones de los defensores en nuestras Islas Malvinas</u>

847. El enemigo en su esquema habitual mantenía su presión bélica sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino. Al tiempo que sus Fuerzas terrestres arribaban penosamente a los cerros que lo rodeaban (Mte. Kent) para estrechar el cerco. El Grupo de Batalla Britanico (Carrier Battle Group) centraba, como de costumbre, su accionar en las PAC de defensa contraérea, en los ataques aéreos y el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres.

- Así ese día:

1) Entre 01:00/02:00 hs efectuó cañoneo naval sobre nuestras posiciones (EA) de artillería en la zona MOODY BROOK y TWO Sisters. Un observador de la ROA, el POA Nro. 10 (Quien era ?) debió abandonar su puesto porque estimaba haber sido localizado, ya que sintió los impactos muy próximos a su posición.

2) A las 07:58 (sin contar el SEA HARRIER que persiguió a los Camberra - 04:55) comenzaron a detectarse las primeras PAC, que totalizaron 48 salidas en el día.

3) A las 14:35 sobrevolaron a gran altura sobre el Aeropuerto, tres Harriers, en misión de exploración y/o ROF. Sucedió aquí un hecho ingenioso por parte de la A.Ae. de nuestro E.A.. Al comprobar que estaban fuera de su alcance (13.000 FT) el Jefe de la Ba. ROLAND (EA) (quién era ?) ordenó reducir potencia de emisión. Al detectar por su parte -los

Harriers- que volaban sobre nubes, ésta ausencia electró- nica, descendieron confiados. En esos instantes se encendió la Ba y efectuó un disparo (misil Roland) que alcanzó al GR 3 del Fl Lt (RAF) IAN MORTIMER (XZ-456) el cual se eyectó y cayó al mar. Asimismo la Ba 35 mm abrió fuego y aparente- mente averió a otro avión, sin derribarlo. Dice la versión británica (Libro FAW de la RN): "Mas tarde, alrrededor de las 14:40 el Escdn 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea Fl. Lt. MORTIMER (RAF) (NOTA: Nótese un ler.Ten. (RAF) volando en un Sea Harrier de la RN e instructor del Escdn aeronaval) en el XZ 456, había despegado del Invincible para un reconocimiento ofensivo al Sur de Puerto Argentino. Estaba a una altura de 10.000 ft y 7 millas al Sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil SA (un Roland) y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él. Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero, unos pocos segundos después desapareció debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impac- tó. Afortunadamente se eyectó S/N antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano. Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10 minu- tos) él acuatizó. alrededor de las 14:50, 5 millas al Sur de Pto. Argentino y abordó su dinghy.

Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su SARBE en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argen- tinos.

Su transmisión fue escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escdr. 820 (del Invincible) partió en su búsqueda. En su transmisión inicial, Mortimer había infor- mado su posición estimada. Poco después vio un avión argen- tino bimotor (posiblemente un Pucará) y un Chinook explo- rando un área (a 5 millas del oeste de él), donde habían caído los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara. El avión y el helicóptero luego lo sobrevolaron sin ver su dinghy, aparentemente y se retiraron hacia Pto.Argentino. Todo lo que Mortimer podía hacer estonces era esperar que lo rescataran los británicos...y tuvo que esperar bastante."

- Relato My. OLIVA: "Lo mencionado en este punto me hace recordar de otro hecho similar (lamentablemente no recuerdo con precisión la fecha): Como vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificul- tades al ENO o para aengañarlo y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brigadier CASTELLANOS que la mimetizáramos o simu- láramos su destrucción de alguna manera. El Briga- dier pensó que era complicado y no me respondió ni

62

si ni no, así que ppasados unos días, decidí que había que hacerlo, ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados, por lo tanto hablé con el Vcom. Raúl MAIORANO (quién luego de ser relevado por el Comodoro VINALS, se quedó voluntariamente) y Comodoro VINALS, a cargo del Grupo de Construcciones en MLV y les expliqué la idea y para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la pis- ta. Por supuesto la espera no fue larga y el Grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc.
Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vcom. MAIORANO que "habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían creído que la pista estaba F/S".

4) A las 14:50 la BAM MLV ordenó eldespegue de un helo C-47 (B y S) para el rescate del británico. Trás él decoló una sección de IA-58.

- Nro 1 A-514 - Cap. BENITEZ.

- Nro 2 1er Ten. MICHELOUD

(Anexo relato 1er Ten. MICHELOUD coincidente en un todo con el relato británico).
Durante el despegue, el Cap. BENITEZ quedo' sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 esta- cionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones (Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA) sin afectar al personal. El Nro 2 alcanzó a despegar.
Helicóptero y Pucará restantes en vuelo, comenzaron bús- queda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba. Arr MLV 15:30.

- Relato S.A. ALVAREZ: "Aproximadamente a las 15:00 hs. del 01-jun-82, una PAC inglesa fué alcanzada por un misil sobre Puerto Argentino, uno de los aviones estalló en el aire, el otro entró en "tirabuzón" alcanzando a eyectarse su piloto, abriéndose su paracaídas en forma normal. Esta acción fué presen- ciada por la tripulación del CH-43 H-93 (Piloto My. POSE, Copiloto 1er.Ten. BELTRAME, Mecánico S.Aux. WHITE y Operador S.Aux. ALVAREZ), el My. POSE ordenó nuestro desplazamiento inmediato adel lugar donde nos hallabamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fubtobal, cercana al hospital inglés. Allí se encontraban unos 8 Ø 10 helicópteros del E.A. con sus tripulaciones. Una vez en el lugar pusimos en marcha el "Chinook" y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde por altura vimos desaparacer el piloto inglés en su paracaídas. Este hacia su apro- ximalción hacia el agua mientras se alejaba mar

adentro, por efectos del viento, pudiéndose observar que su descenso no era normal, dada la posición de sus brazos, colgando hacia abajo. Una vez sobre la playa tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua, la búsqueda se efectuó en forma de patrón bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 a 12 millas de la costa) duración del vuelo 45 minutos aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc.) sobre la superficie del mar, deduciendose que el mismo al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrándolo el velamen hacia el fondo del mar».

5) A las 17:00 hs, el Jefe de una Bateria Antiaérea SUPERFEDERMAUS de la FAA (quien ?) ordenó el traslado de una pieza 35 mm con el helicóptero Chinook (H-91) y mientras ésta se realizaba, hubo una alarma roja. Razón por la cual se aceleró el traslado a la nueva posición. El crepúsculo (y los nervios) conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado (Anexo - Anécdota Nro. 1)

6) Entre las 23:35/00:10 hs. Comenzó el cañoneo naval sobre BAM MLV y Moody Brook. 16 impactos sobre el AD, el que se mantuvo incólume.

En otra región de nuestra Isla Soledad

848. El My. TOMBA (Anexo Inf. My. TOMBA) que se encontraba prisionero en un frigorífico de San Carlos, junto a otros oficiales de FA, EA y ARA, sin comida, solo agua, y una manta, en una habitación donde existía una bomba de 250 Kg lanzada por el 1er Ten VELASCO, cumpliendo la O.F. 1247 con el indicativo «Truco», el día 27 de mayo, que no explotó; fue trasladado ese día en helicóptero a la ex-BAM Cóndor para que informara si las Napalm allí almacenadas estaban armadas, cosa que no hizo aduciendo desconocimiento.

849. Tuvo oportunidad, sin embargo de observar, con tristeza, el resto del armamento capturado por el enemigo. (ver informe).

63

El Día 02 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La meteorología

850. Ese día, las malas condiciones meteorológicas en el archipiélago - (Anexo QAMs Pto. Argentino) con niebla todo el día y techos SC 200/100/300, impidieron toda operación de ataque aéreo.

El accionar enemigo

1) Sus operaciones terrestres

a) Continuó el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy (ocupa Estancia House) y Swan Inlet. (posiciones en Mte. Kent).

b) Inició fuego de artillería desde falda W Mte. Kent, sobre las posiciones de la defensa terrestre argentina.

c) Helidesembarcó mortero en Bahía Elefante (00:25) desde donde bombardeó nuestra Ba. Aeronaval Calderón, hasta 02:15.

d) Fuego desde helicópteros sobre nuestros POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres. (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA, S/C 63 ZEM) Llegaron a Pto. Argentino el día 05-jun.

2) Sus operaciones aeronavales

a) Cañoneo naval sobre zona AD MLV y Two Sisters durante la medianoche (1/2 JUN) finalizó 02:58. No se repitió durante el día.

b) La operación de PAC fué llamativamente reducida este día a 8 salidas PAC, en sección, que se iniciaron 08:55 y sobrevolaron el área del Estrecho San Carlos. Hubo indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre) (10:35).

La escasa actividad de la FAS

851. Ese día, debido a las malas condiciones meteorológicas en nuestras Islas, la FAS no ejecutó operaciones de ataque reales. Solamente de diversión y otras de Exploración y Reconocimiento (Anexo PIV-V-6).

1) El Escuadrón "FENIX": Aparte de muchos vuelos de transporte en el continente, realizó las siguientes salidas de diversión (de entre DIEZ (10) planificadas):

a) OF 2272 - LR 35 -LORO- Diversión - Trip. Cap. JURI, Ten. CABALLERO. Desp. CRV 15:35 a 200 NM SJU a Pto. C FL 320 (50.40 S/62.07 W) descenso y Pto D (50.47 S/61.36 W)

ascenso y (51.20 S/61.30 W) Arr. CRV 17.32. Estuvo en enlace con MLV entre 16.30/45.

b) OF 2273 - LR 35 -PERRO- Diversión - Trip. ler.Ten. WI-LLIAMS, Cap. DESPIERRE. Desp. CRV 15:35 a 20 NM SJU a Pto A (50.31 S /62.00 W) FL 300 y descenso a Pto B (50.30 S/61.30 W) ascenso y (51.30 S/61.30) W Arr. CRV 17:49.

2) La Exploración y Reconocimiento Estratégico

- No hay datos. Aunque existe un mensaje del CAE al Grupo Exploración de PAL que ordenó "Detectar" y "Atacar" buque inglés. (?) Ampliar.

3) La Exploración Focal

- Desde la BAM SCZ se cumplieron los rutinarios vuelos de UN (1) TS-60 (Tripulaciones ?) PLATINO I - entre 09/1200 hs y PLATINO II - entre 15/1800 hs.

Un Cruce de ARA

852. Un (1) F-28 de ARA cumplió un cruce a la BAM MLV (desde GRA) con condiciones meteorológicas realmente adversas en el Archipiélago; fue el LV-DIM que desp. GRA 18:42, Arr. MLV 20:10 Desp. MLV 20:27. Para este horario el QAM MLV era: VV 1.000 mts - niebla - 6 NS ST 300 - 6/6 - Viento calmo. Además, durante su aproximación a MLV aparentemente fue perseguido por dos (2) misiles SA. (Anexo Informe Comodoro MENDIBERRY - Hoja 3).
A las 22:30 el Vcom. GILOBERT preguntó desde MLV si se estaban enviando aviones a MLV y solicitó que en caso afirmativo se ordenara su regreso.

El Buque "BAHIA PARAISO"

853. Ese día, en coordinación con ARA, se dispuso que el buque hospital ARA "Bahía Paraiso" que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó 08:45) transportando heridos, recorriera el área del derribo del C-130 TIZA, (Ampliar, existe algún informe posterior o comunicación de ARA a este respecto ?).

- Hay informe de Oficial de enlace FAA en ARA que dice:

1) Buque estimó llegar zona EGA a las 18:00 hs (de noche).

2) Informó CON que buque inglés "SIR HERALD" colabora en búsqueda.

6

El Día 03 de Junio de 1982 (JUEVES)

La meteorología

854. Continuó el mal tiempo en el archipiélago. La visibilidad escasa variando con situaciones de niebla, llovizna, bruma. Viento calmo y la temperatura 4/6 Grados nivelada al punto de rocío. Techos cubiertos (SC) no mayores de 300 mts. (Anexo QAM Pto. Argentino) (Averiguar la meteorología en el continente).

El Enemigo

- Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

1) Consolidación y refuerzos a sus avanzadas terrestres en el cerco a la defensa de Pto. Argentino. En el área de Mte. Kent se produjeron contactos con patrullas argentinas. Se perdió contacto con dos soldados EA y se estimaron bajas enemigas (10/12 hombres - Anexo informe Com. Mendiberry).

2) Escasos ataques navales (fuego naval) en el archipiélago. Principalmente sobre Pto. FOX (0250/0345) y Pto. Howard (23:35/040020) Algunos duelos de artillería, ambos bandos, en zona Mte. Kent, Challenger y Two Sisters. (A las 23:00 nuestros defensores intentaron disparar, desde nuestra costa, un proyectil EXOCET contra blanco naval, falló su mecanismo de disparo).

3) No hubo actividad de la aviación embarcada inglesa. Sin embargo se ejecutó una misión estratégica con un VULCAN (de Ascención Island), portando misiles shrike (US Navy) que fue detectado por nuestros radares a las 06:08 a velocidad 360 Kt. Descubierta su intención anti radar, fueron cortadas todas las emisiones propias. El Vulcan se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 ft. Fué repelido con A.Ae. visual. a las 06:30 el sistema Sky Guard (del EA) encendió su central de tiro, fué detectado por el incursor quien lanzó 2 shrikes, uno de los cuales impactó en su central de tiro matando al Ten. (EA) DACHARY, S.1ro. BLANCO y a los Soldados (c/62) (EA) DIARTE Y LLAMAS. A las 06:40 el POA 2 informó que el VULCAN se alejaba por el NE. Se encendieron los radares y comprobaron su alejamiento por 33 Grados - FL 400 - V 250 Kt. El Vulcan, comandado por el Sqdn Ldr NEIL Mc DOUGALL, posteriormente se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto El Galeao de Río de Janeiro, Brasil.

   - Relato My. OLIVA: "Allí también se hizo presente el Comodoro MENDIBERRI, luego del ataque, para cumplir entre otras tareas la de investivación del armamento empleado por el ENO. Esto lo cumplía rigurosamente, con gran riesgo de su vida, ya que, no sólo "circulaba" por todos lados, sino que en donde había bombas sin explotar, allí estaba él".

4) Se detectaron (por parte de nuestro COE) dos sistemas de desembarco al norte de la boca del Estrecho de San Carlos (Anexo PIV-V-7 - Ploteo 032300 Jun 82).

La FAS

855. Nuevamente ese día no se realizaron operaciones aéreas de ataque por parte de la FAS, sólo de E y R (Lejana y focal) y se intentó un nuevo cruce.

1) Las operaciones aéreas de E y R

a) Lejana: un B-707 en zona Atlántico meridional (Anexo Mapa con ruta) desde PAL. (Incluir resto de datos).

b) Focal:

- OF 1301 - 3 IA 58 - Trip. ? -POKER- Desp. SCZ 15:30 Arr. SCZ 17:00. Resultado ?, Informe misión ?.

- OF 1299 - 3IA 58 - Trip. ? -FIERRO- Desp. SCZ 14:00 Arr. SCZ 15:30, Resultado ?, Informe misión ?.

- de rutina 1TS60
"PLATINO I- Trip. ?, Area ?, desde SCZ Desp. 09:30 Arr. 12:00, Resultado, etc. ?."
"PLATINO II- Trip. ? etc. ?, desde SCZ Desp. 15:00 Arr. 18:00.

El Escuadrón Fénix

856. Ese día el Escdn Fénix cumplió las siguientes salidas:

1) OF 2283 -35A- PUA - Trip. Cap. PANE, Cap. VELAZCO a zona V, Desp. GRA 11:24 Arr. GRA 13:10.

2) OF 2284 -35A- PANCHO- Trip. Cap. JURI, Cap. HERRERA a zona R Desp. GRA 11:38, Arr. GRA 13:50.

El Cruce

- TC-65 - C-130 - Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, S.M. (R) GILIBERTO, S.M. (R) AGUIRRE, S.Aux. FATTORE, S.A. MOLINA. Indicativo PATO, Desp. CRV 17:40, Arr. CRV 20:30. No Arr. MLV por TAC. Ampliar. Mención dos Suboficiales Mayores retirados, posterior al derribo del T21A el 01-jun. - Honor y Gloria

El Día 04 de Junio de 1982 (VIERNES)

La meteorología

857. - En el Continente: Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo, hasta el mediodía, en la zona Centro y Norte, nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N/NE moderados a fuertes con intensidad 20/40 Kt. A partir del mediodía las ráfagas hasta 45 Kt y se mantuvo la nubosidad.

858. - Area de Malvinas: Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto, poca visibilidad, techos 200/600 con vientos sector NE 20/45 Kt. (Anexo con QAM INO de 01/23 hs.).

Los Pucará de la BAM MLV

859. En una salida predispuesta (el día anterior) concertada con EA despegaron, desde BAM MLV, con las primeras luces, tres heroicos PUCARA, piloteados por:

- Nro. 1 - 1er.Ten. MICHELOUD - Matr. AV A-536.
- Nro. 2 - Ten. MORALES - Matr. AV. A-515.
- Nro. 3 - 1er.Ten. AYERDI - ID A-527.

(Anexo Inf. 1er.Ten. MICHELOUD y AYERDI)

- "El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera norte del Mte. Kent. A pesar del mal tiempo (Ver QAM 0700) y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del Nro. 1 y 2) y del Nro. 3 (puente de madera) a quien no le funcionó su armamento, regresando este último con 3 impactos (armas livianas) en su fuselaje. (Esta fue una misión típica de AAD predispuesto. Debiera seleccionársela, ampliar detalles de la planificación y otros y tomársela como modelo de aerocooperación).

C-130 en E y R estratégico

860. A las 06:30 Desp. PAL el C-130 -TIGRE- TC-68 Trip. Vcom. VIANNA / My. VALLE / Cap. CERRUTTI / Subof. RAZZINI - NAZZARI, en E y R OF ETA 17:45 Atlántico Meridional. Arr. PAL 19:30 hs.

El enemigo

861. Sigue consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a Pto. INO. Ahora ocupa posiciones en la zona FITZ ROY, trasladando en helicópteros tropas de DWN y San Carlos. A causa del ataque al PAL "Invincible", el mando anfibio modificó sus planes

que prevelan el asalto directo a esta zona (Fitz Roy) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI5 (Gen. Tony WILSON). Pero el grueso de la División (Guardias Ga- leses/Escoceses) no alcanzaba a ser helitransportado en tiempo, por ello decidieron su transporte marítimo por la zona norte de la Isla Soledad con las consecuencias que hicieron crisis el 08 de junio.

862. Un POA (el Nro. 7 Alf. EGURZA, Alf. GAZZO y Soldados SOSA y VACA) contabilizó (el día 03 y noche 04), 30 vuelos de Sea King y 6 de CH-47 en dirección a Fitz Roy. (Anexo PIV-II-37 - Inf. Com. MENDIBERRY).

863. Por lo demás el enemigo no efectuó fuego naval ni ata- ques aéreos contra nuestras posiciones terrestres, ese día.

La FAS

864. Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continui- dad del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones. Se concibió, ese día, realizar bombardeo por instrumentos -guiado por radar- con el escaso material aéreo que le restaba. Seleccio- nó 2 sistemas de armas: los M-5 (con 4 BR C/SSQ y MU 12) y los MK 62 (con 5/8 MK 17 c/u) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Monte Kent (5100 S/5730 W) donde los británicos concen- traban sus unidades terrestres (infantería y artillería). El guiado final y la órden de lanzamiento serían dados por nuestro sistema VYCA en MIV (LIMON). Asimismo éste (LIMON) controlaría e informaría la presencia (o amenaza) de PAC en la zona.

865. Estaba previsto que los ataques se iniciarían (Hora OM) a las 16:00 hs. (los M5) y posteriormente (16:05 y 16:07) las dos escuadrillas (3 avs c/u) de MK 62. pero estas últimas se demora- ron en su despegue por lo que se les dió nuevo horario (OM) a las 18:30 y 18:32. Así se ejecutó la planificación (Anexo PIV-V-2):

1) OF 1277 - 4M5 - PIÑA - 4 BR C/SSQ y MU 12. Tripulaciones: Vcom. VILLAR - Cap.DEMIERRE - 1er. Ten. ROMAN - 1er. Ten. MUSSO - Desp. SJU 15:09 por secciones y con FL 260 fueron guiados hasta 140 NM afuera por el radar SJU. El contacto con LIMON se realizó en frecuencia de alternativa y fueron guiados sobre tope. Entre P1 y P3 hubo que ascender a FL 360 debido al tope de nubes (Anexo diagrama recorridos P1, etc). En el P3 el radar ordenó viraje a Rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 NM del OM. Se inició la picada para BOP en secciones, lo que se hizo por instrumentos y los numerales debieron separarse porque no lograron visua- lizarse. La primera sección lanzó 8 bombas (15:45), la segunda sólo 6 (ya que 2 no salieron del Nro 3). Luego del ataque la Ella pudo reunirse s/n bajo control CIC MLV. Se estima que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

66

NOTA: Ampliar con nómina de operadores y personal jerárquico en VYCA MLV (LIMON) que participaron en la planificación y control de estas salidas.
Los PIÑAS regresaron a SJU Arr 16:59. Al día siguiente ARA informó que Cte GT 79.2 interceptó comunicación enemiga que en el horario de este ataque, la unidad OSCAR (?) había sido atacada por aire sin daños.

2) OF 1275 - 3 MK 62 - LINCE Nro 1 con 8, Nro 3 con 5 MK 17. Tripulaciones: Cap. NOGUEIRA - My. RODEYRO - 1er Ten. BAEZA - 1er Ten. CARDO - 1er. Ten. SPROVIERO - 1er. Ten. MORENO. Dep. GAL 17:23 y se dirigen FL a MLV donde son captados por LIMON y guiados efectuando su lanzamiento S/N a órdenes del radar (sobre tope R 090 Grados) emprendieron el regreso y transcurridos 5 Min. el radar informó movimiento de PAC que luego desapareció, informó de un eco en dirección al "Lince 2" que posteriormente desapareció (se supone un misil lan- zado desde L/DWN). Se lanzaron chaff y bengalas. Regresaron S/N a GAL donde Arr individualmente 19:45; 19:49 y 19:54 (este La tripulación consideró que haría falta cobertura de MIII.

3) OF 1276 - 2 MK 62 - (previstos 3, el tercero no decola por cañería trasvase abollada). - PUMA - 5 Mk 17; Tripula- ciones: Cap. FREIJO - 1er. Ten. PAGANO - 1er. Ten. HEREDIA - 1er. Ten. GEREZ - Desp. GAL 17:24 y dirigieron a MLV con FL 310 - próximos a los LINCE - bajo control y efectuaron el lanzamiento (R 140 Grados - 300 m. espac.), idem que LINCE sin novedad.
A los 5 minutos de la salida de LIMON informó que tienen una PAC a 25 NM del PUMA 2 pero desapareció a los 18 NM, a la altura de DWN, lanzaron Chaff; luego se les informó de una situación similar para el LINCE UNO, lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL 19:43. También a uno de ellos se les plantó un GTR que, previo al Arr. fué reencen- dido las tripulaciones tambien consideraron la necesidad de cobertura M III en la zona del TO. Al día siguiente ARA informó que interceptó frecuencia enemiga que informaba a 18:30 dos vehículos destruídos por ataque aéreo.

- Relato Cap. FREIJO: "Orden Fragmentaria mutilada. Ruta de ida punto Nro. 2 debía decir S22 y sólo llegó S-2 por lo tanto ael rumbo de ataque varió 180 Grados - R Grados real correcto ordenado.
  Navegación ida: Punto Nro. 1 Isla San José Punto Nro. 2 (58 Grados 45, mninutos, W - 51 Grados, 05 minutos, S), Nro. 3 Monte Kent Nivel ida A 310 regreso A 350 cooradinado con Lince que atacaba " minutos antes con R Grados 090 Grados - Formación abierta a 300 mts. - lanzamiento en reguero con 300 mts. entre cada bomba de forma de "cruzar" el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.
  Se abombardeo 1con Doppler, coordinado y controlado por Ra (Linau) confirmanldo posición geográfica (Operador por Ra Vean SILVA). Se confirmaron explo-

siones por la luminosidad (nublado). Durante el escape se perdió el Nro. 2 por lo cual reduje velocidad para esperarlo. Limón informa persecusión de PAC enemiga sobre Estrecho San Carlos ante lo lcual ya formados tomamos máxima velocidad (.85 M.) - Radar informa secesivos acercamientos de PAC hasta igualar avelocidad y luego el regreso de la misma. Sobre la Isla Gran M alvinas el Ra informó otra PAC de frente por la cual se retransmitió órden de escape al Lince ya sin alcance de VHF - En el escape se tiró chaf y por aequivocación bengalas. Se visualizaron dos (2) misiles ya sin rumbo a la vez que radar avisó que no era PAC sin misiles. Regreso sin novedad".

NOTA: A pesar de que estos ataques se realizaron en proximidades de nuestras FFTT, sus informes no llegaron debido a que hacían silencio radioeléctrico, pues sus emisiones eran ploteadas y atacadas por la A enemiga.

4) E y R: Referidas a sus responsabilidades, la FAS ejecutó este día las siguientes operaciones E y R:

a) Focal: Platino I y II - 1 TS60 (Trip. ?) desde SCZ (09:30/12:00 y 15:00/18:00).

b) Tácticas: Estaban previstas las siguientes del Escdn FENIX.

- OF 2295 - LR 35A - PANCHO - GRA - Zona "L".

- OF 2296 - LR 35A - PLATA - GRA - Zona "R".

- Ambas no se ordenaron por Met.

5) Cruce frustrado: Ese día un C-130 - TC 66 se dirigió a MLV llevando valiosa carga (Exocets, Anexo manifiesto). La tripulación: Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. YARNONI. Desp. CRV 15:40 hs y encontrándose (19:30) a 10 NM de BAM MLV debió regresar por met. Arr. 21:40 hs. a CRV.
Asimismo ese día ARA tenía previsto un cruce (F 28) que no se materializó.

Otros sucesos

866. El mando naval británico indicó a nuestro buque hospital ARA Ba. PARAISO, que debía dirigirse de INO a Pto. Howard y Fox para recoger heridos - que lo hiciera por la costa oriental y sud (de la Isla Soledad) lo cual demostraba su interes de velar los movimientos marítimos en la boca N del Estrecho San Carlos, donde - se suponía - Llevaba a cabo el desembarco transitorio Br. I 5 (Wilson).
Al atardecer, un vehículo blindado a rueda enemigo, acompañado por una motocicleta abrió fuego sobre patrulla propia en zona

LITTLE WEATHER (51 grados 45 S/58 grados 14 W).

El día 05-JUN-82 (SABADO)

La meteorología

867. Un centro de baja presión ubicado al NO de Pto. Montt se desplazaba hacia el SE produciendo una profunda vaguada en la zona continental argentina.

1) Sta. Cruz, Chubut y T. del Fuego: Vientos moderados, 15/25 Kt., del O rotando al NO. Cubierto, AC y AS que engrosaron durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones por la tarde.

2) Zona Malvinas: El desplazamiento de este centro B produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas, las cuales se encontraban -en las primeras horas- cubiertas con ST entre 100 y 300 m., con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Kms. A partir del medio día rápido mejoramiento rotando el viento hacia el O, intensidad 10/20 Kt y visibilidad 10/12 Kms., con cielo claro y poco nuboso. (Anexo QAM).

La FAS

868. La inquietud principal para el Cdo. FAS, era encontrar blancos rentables, especialmente objetivos navales, donde descargar, sus ya escasos medios disponibles.

869. Al mismo tiempo preveía emplear sus bombarderos livianos, MK 62, en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencida de que estos ataques no cumplían requisitos de aceptabilidad, debido a la poca precisión de la ubicación de los OOMM terrestres, las características del suelo (La turba absorbía la onda explosiva) y las condiciones meteorológicas que obligaban al BOH, guiado por radar, y por ende el tremendo riesgo de la oposición antiaérea enemiga. Pero lo intentaba, consciente del alto valor moral (y sicológico) que para nuestras tropas terrestres significaban estos ataques. Además la oposición antiaérea recibida orientaría posteriores salidas ROF (Anexo PIV-V-9).

1) Ataques nocturnos a áreas terrestres enemigas

a) OF 1278 - 2 MK 62 -PATO- 5 MK 17 - OM PC de Mte. Kent (51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W). Tripulaciones: Cap. BERTOLDI/Cap. SANCHEZ/Ten. GONZALEZ/Cap. HERNANDEZ. Desp. GAL 04:53 y se dirigieron hacia las Islas. Próximos a llegar al nivelado (FL 200) unas 50 NM antes de la Isla San José (coord.) el guía ordenó al numeral abrirse a 50 m. (Hora ?) En ésta situación el numeral le informó que veía 2 luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha (al rumbo 170 Grados) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente hacia

68

la derecha y se dirigieron a GAL eyectando las cargas externas. Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV sin conseguirlo. Finalizando el viraje de retorno observaron un resplandor similar a explosión de misil. El Nro. 2 pudo lanzar solo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central. La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones. Arr. S/N a GAL 06:10.

b) OF 1279 - 2 MK 62 "GAUCHO" 5 MK 17 con 55Q y MU 12 * OM idem anterior. Tripulaciones: Cap. BREDESTON, Cap. SISCO; 1er.Ten. MAUAD, 1er.Ten. ACOSTA. Desp. GAL 04:54. Navegación de ida sin problemas. A 60 NM de Isla San José (Pto. 1) sobre radial 084 de GAL y con FL 380 en ascenso para FL 400, el guía advirtió que se le aproximaba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el Nro. 2). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil. En la maniobra el Nro. 2 entró en el chorro del uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 ft. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, de 080 Grados a 270 Grados, el guía sintió una fuerte vibración (que puede ser a causa de la carga alar o explosión de misil). El numeral también advirtió una fuerte vibración después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje (quedando en R Grados 160 Grados por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vió dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral (que estaba a inferior nivel). Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL. El Nro. 1 aterriza S/N, mientras que el 2 aparentemente llegó al toque con mayor velocidad , las alas desniveladas, a lo que se sumó el fuerte viento de costado, lo que provocó que en la carrera de aterrizaje, se le introdujera paulatinamente la rueda derecha del Canberra y se saliera de pista. Eran las 06:23 Hs.

* No habían podido llegar al OM. pero habían producido el despegue de una PAC (05:49) y daban indicios de ON en proximidades de Isla San José. Al respecto dice el libro FAW de la RN:

"Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 cuando Lt C. CANTAN (RN) despegó (del INVINCIBLE) para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto. Stanley por la "Exeter". Desafortunadamente nada fue hallado y CANTAN retornó al PAL y lo halló completamente inmerso en niebla. En su primera aproximación controlada al Portaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada. Intentó una segunda (y final) pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estaciona-

rio" a 200 ft del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el PAL. Manteniéndose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, Nadie en el PAL había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado. Un chequeo posterior del combustible reveló solo 150 lt remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)"

NOTA: Informaciones post-conflicto revelan que estas salidas nocturnas MK 62 provocaron la operación "CAMBELOW" que consistió en que (los días 06 y 07 JUN) el PAL "INVINCIBLE" y la Fragata "BRILLIANT" se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en una posición 100 NM de la costa W de la Gran Malvina con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

2) El Reconocimiento Ofensivo

- El Cdo. FAS planificó las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde -presumían- estaba alguna unidad naval que atacó a los MK 62. (Según libro FAW (RN) al "Exeter" estaba en PSN justo al N del Estrecho San Carlos).

3) Salidas de ROF

a) OF 1280 - 3 M5 -FIERRO- CÑ - ROF al N Estrecho San Carlos FL 300 - hasta 100 NM FL 10 y regreso C/40 RAS. Sin órgano control. Tripulaciones: My. N. MARTINEZ, Cap. MORENO, Cap. ROBLES. Desp. GRA 14:01 - Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del radar GRA y 100 NM antes de la boca N del Estrecho (14:46) descendieron a FL 10, recorrieron esa zona (en busca del buque misilístico) sin encontrar ningún OM, arribados al punto de regreso lo hicieron, rasante, arribando a GRA 15:37.

b) OF 2303 - BS 125 -RAYO 129.3 - 128.3 - Tripulación: Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT My. MEDINA, Cap. WALTER. desde CRV Desp. 14:15 a 51 Grados, 30 minutos, S / 64 Grados, W - FL 100. En ésa zona debía controlar las escuadrillas PUÑO y NENE que saldrían a continuación (Conseguir de esta salida el informe misión OCAT).

c) OF 1281 - 3 A4B -PUÑO- "C" 3 BR - ROF en Ba. San Julián Piquete radar o misilístico. (Tanto esta salida como la siguiente -NENE- debían mantener silencio de radio en su ruta y ROF, Máximo razante y compatible con autonomía y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT en caso positivo y si no a 100 NM después de iniciado el regreso). Los Pilotos eran 1er.Ten. BERRIER C-221, Ten. GELARDI C-226, Ten. CERVERA C-228. Desp. 14:30, que además iban acompañados hasta P. inicial por un Reserva - 1er.Ten. BOLZAN C-214 (quien desde allí

68

regreso S/N Arr. GAL 16:08). Arribaron a la zona ROF - Ba. San Julián - y la recorrieron razante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar la presa. Regresan Arr. a las 17:00. (No está claro quien era el reserva y quién volvió).

d) OF 1283 -NENE- 3 M-5 - 3x1300 lts - 2 BRP - ROF en Bahía 9 de Julio - Buque radar / misilístico. Bajo control OCAT - RAYO -. Trip. Cap. MAFFEIS, Cap. DEMIERRE, 1er. Ten. MUSSO. Desp. SJU 14:44 y navegaron bajo control OCAT RAYO hasta 140 NM.- a 20 NM de las Islas Salvajes entraron en razante y desde esas Islas con rumbo 120 grados, recorrieron Ba. 9 de Julio pasando por Punta Navidad, Punta Norte y próximos a Pt. Escarpada, iniciaron viraje izquierdo para recorrer Ba. San Francisco de Paula y regresar a Islas Salvajes (15:30 hs), desde allí retornaron, lanzando las bombas (no explotan las de 1 y 3). Tampoco detectaron buques, PAC ni personal. Arr. SJU 16:19.

- Estaban previstas 2 escuadrillas más (3 avs) de A4B (CIELO-NEGRO) las que fueron canceladas dedo la poca redituabilidad de las anteriores.

4) Los Cruces a BAM MLV

- Ese día el G1T logró concretar dos valiosos cruces al archipiélago, que entre sus cargas (28.000 Kgs en el vuelo de ida) llevaban 4 Exocet S-S con sus respectivos trailers, tambores de nafta y munición para cañones 155 (Anexo . Manifiesto de cargas - SOTA).

a) C-130 - TC 66 -MARTE- Desp. CRV 14:20 Arr. MLV 18:15 Desp. MLV 18:40 Arr. CRV 21:30. Trip. Vcom. NOE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS, S.M. CUFRE, C.P. GOLIER, S.Aux. SOSA, S.A. MARNONI.

b) C-130 - TC 65 -ARIES- Trip. My. VELIZ, Cap. VILLEGAS, Vcom. LOPEZ, Subof. SEGOVIA, CONTICIANI, TULIAN y PUIG. Desp. CRV 16:30 hs. Arr. MLV 20:21; Desp. MLV 20:35, Arr. CRV 23:10 hs

c) Estuvo también previsto un cruce F-28 (ARA) que no se cumplió.

d) Otros 2 MC 33 (ARA) regresaron desde MLV a GRA (TITI).

5) Vuelos de traslado, dentro del despliegue

- Se ordenó el traslado de los MK 62 Arr. en GAL (Ellas PATO y GAUCHO) a TRE a efectos de su empleo sobre atlántico en misión estratégica.
En éste mismo contexto, hubo Mje. de FAS a CSFAA

solicitando asignación bajo su comando operacional de 2 B 707 para exploración lejana.

6) El Escdn Fénix

- Estaban previstas dos salidas de Exploración en las zonas R y L desde GRA (OF 2295 y 2296) pero fueron canceladas. Sólo se cumplió la salida OCAT-RETRANS-MISOR-RAYO (OF 2303).

7) Expl. lejana

- Se ejecutó por parte de un B-707 TC-91. Trip. My. BUIRA, Vcom. RITONDALE (Anexo) S/N mientras se mantenía en alerta, en PAL, un C-130 (TC-68). Desp. EZE 05:50 hs. Arr. PAL 17:10 hs.

Los sucesos en nuestras Malvinas

870. La FAS, informaba al CAE, al finalizar ése día, la siguiente situación del enemigo:

a) Respecto a la Actividad Aérea:

- A las 05:45 radar MLV detectó un Harrier en radial 145-47 NM patrullando zona Mte. Kent. (Horario en que el día anterior atacaron nuestros MK 62 y más tarde los 3 Pucará).
  Actividad de PAC desde 08:17 hasta 17:05. A las 16:46 fué bombardeada y Amt. nuestra Base Aeronaval Calderón (3 GR3).

b) Respecto a la Actividad Terrestre:

- Se observaron movimientos del ENO desde la zona de DWN hacia puente Fitz Roy y desarrollo de trabajos en esa área. El ENO fue sometido al fuego de artillería propia (10.5) en sus posiciones de Monte WALL.
  Ese día a las 24 hs. nuestras FFTT recibieron fuego naval sobre Mte. HARRIET y en las posiciones del BIM 5.
  Además los integrantes del Puesto de Observadores del Aire Nro. 8, (S.Aux. ALONSO, C.P. GUERRA y SC/63 ZEM) llegaron a Pto. Argentino, (CIC) luego de haber caminado 46 kms en 3 días. (ver día 02-jun). Trasladados al Hospital INO.

c) Respecto a la Actividad Naval:

- La Task Force continuó en posiciones ENE de las Islas, desplazando unidades durante el día hasta cercanías de Pto. Argentino y otros en piquete radar.
  Asimismo, ése día (04:30) el Ba. Paraíso, frente a

Pto. Howard, recibió del buque Hospital Británico UGANDA, a 47 argentinos.

d) Apreciación de la FAS

4 (Textual del Mje. GHO 052247) "Pronóstico Meteorológico preveería desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa continental penalizando operaciones aéreas. Este Hecho, más elementos de apreciaciones anteriores indicarían que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Puerto Argentino. BT".
Sin embargo la misma FAS, tres días mas tarde, tendría oportunidad de atacar (Bahía Agradable) y retrasar aún más esta predicción.

El día 06 de Junio de 1982 (DOMINGO)

La meteorología

871. En Malvinas el día transcurre lloviendo, con 8/8 St y NS entre 100 y 300 m., visibilidad de 5 Km. en las primeras horas reduciéndose a 1,5 Km. a las 19:00 hs. - Vientos moderados a fuertes. - Esta situación impedía toda operación de ataque aéreo sobre objetivos terrestres o navales en el archipiélago.

La FAS

872. Ante la imposibilidad de ataques en el archipiélago, el Cdo. FAS, vuelca su atención a la interdicción estratégica:

1) Desplegaron 4 MK 62 de TRE a BAM MDP

- con la tarea AON - Transportes a confirmar según E y R - RANQUEL, para el día siguiente. OF 1285. Con el mismo propósito envió (OF 2307) un HS 125 del Escdn Fénix que Desp. CRV a 14:50. Trip. Ten. POGGI, Alf. MARIANI, S.P. ACOSTA. OCAT: Vcom. PEREYRA. Los MK 62 Desp. TRE 14:15 con el indicativo -NEGRO-. Arr. MDP Hora.
Simultáneamente coordinó con el CAE la operación E y R de los dos B-707 requeridos Buque 1 y Buque 2.
Ese día los B-707 efectuaron E y R desde 0520/0600 hasta las 18:16 en que Arr. a PAL S/N.

2) Efectuó una salida de diversión el Escuadrón FENIX:

- OF 2308 LR 35 NIDO GRA-X-GRA FL 400 Tripulación: Cap. JURI, Ten. HERRERA. Desp. GRA 16:32 - A 52 Grados, 30 minutos S, 61 Grados, 00 minutos W. - No hizo enlace con MLV debido a que Rr F/S por viento (50 KT). Arr. GRA 17:35.

3) Canceló

- Una salida de M-5 -POTRO- prevista para ROF por met.

4) Efectuó dos salidas E y R

- Costera, con PLATINO I - T 60 (Trip. ?), desde SCZ 09:30 a 12:00 y otra similar de 15 a 18 hs. S/N. Tripulaciones. OF 144/5.

5) Evacuación sanitaria

- Por OF 2533 destacó 2 Helicópteros S6IN (Tripula-ciones ?) Indicativos LV-CCL y LV-OMG, para evacua-ción sanitaria desde el Buque Hospital ARA Bahía Paraíso, que atracó Pta. QUILLA , a las....
Nuestros helicópteros operaron desde las 22:09 hs. de ése día hasta las 04:14 del 07 Jun, evacuando 131

71

Pax (heridos) de Ejército, ARA y FAA. Desde qué Base salieron estos helos ?, SCZ ?. Sólo quedaron 18 heridos a bordo por estar graves.

La actividad enemiga

1) Cañoneo naval sobre nuestras posiciones:

a) De 02:00 a 02:45 cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres propias en la defensa de Pto Argentino, (BIM 5, Two Sisters, B Art. 4 - RI 4).

b) De 22:00 a 23:00 sobre Batería C del Gpo. Art. 3

c) De 23:30 a 00:30 Tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV. En ésta última produjo tres heridos.

2) Actividad aérea

- Fue muy escasa y se redujo a 7 PAC en las proximidades de la Flota (desde 06:20 hasta las 12:05 hs) en radiales 080/090 de Pto. Argentino.
  A las 10:35 se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas BL-755 (inf. Com. Mendiberry Anexo). Impreciso y sin daños. (XZ 989 - POOK y X 133 MacLEOD operando desde pista San Carlos.

3) Actividad terrestre

- Los guardias galeses (fracciones) iniciaron un desembarco encubierto en Fitz Roy.

- Continuó el helitransporte de tropas desde DWN a Fitz Roy.

Las Fuerzas propias en el Archipiélago

1) Las Fuerzas Terrestres

- Entre 10/11 hs. Efectivos del RI 4 con elementos de Ing. I M, se adelantaron para completar campos minados (zona ?) y fueron atacados por patrulla británica (3 muertos y 5 heridos).

2) Las unidades del componente aéreo

- En la BAM MLV, continuó la defensa ~~pasiva, contra~~ el cañoneo naval (3 heridos). Los pilotos de Pucará mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer, quedando personal de mecánicos, de acuerdo a los aviones en servicio, durante la noche en el mismo.

El resto se dirigía a dormir en el alojamiento en la ciudad (Anexo Diario de Guerra Escuadrón PUCARA).
El Escdn VYCA cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento (arrachado hasta 50 KT) que obligó suspender la emisión radar entre 16:50 y 18:30 hs.

72

El Día 07 de Junio de 1982 (LUNES)

La situación

1) Aérea propia

- La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda (E y R, GOE, VYCA MLV) no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra este objetivo.
El enemigo terrestre, en movimiento, bien mimetizado y dispersado, tampoco permitía obtener objetivos materiales aceptables. Por lo tanto, todos los esfuerzos se concentraron, ese día, en la búsqueda de esa información. Al final del día comenzaron a perfilarse las intenciones anfibias del Eno en la zona Fitz Roy/Ba Agradable.
Asimismo la FAS mentenía su intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.

2) Terrestre propia

- Mantenía la defensa estática del área Pto Argentino, con algnos movimientos de Patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y reforzamiento de posiciones.

3) Del enemigo

a) Terrestre: Continuó el avance hacia las posiciones argentinas, reforzando especialmente el flanco sur (Fitz Roy-Pto.Enriqueta) por helitransporte (desde DWN/San Carlos) y débiles desembarcos en dichas costas, de fracciones de la Br I 5.

b) Aeronaval: Continuó el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba sus patrullas contraaéreas y realizaba también algunos ataques a nuestros objetivos terrestres. Los GR3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

La meteorología

1) - Area del Continente: Un centro de baja presión situado sobre Punta Arenas, produjo una serie de vaguadas que ocasionaron fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego.
Visibilidad superior a 10 Km y techos entre 600/1500 mts.

2) - Area de Malvinas: Tiempo bueno parcialmente nublado. SC quebrados, techo entre 500/800. Visibilidad superior a 10 Kms. y vientos del sector N/O de 10 a 20 Kts. En horas de

la tarde aumentó la nubosidad estratiforme y hubo lloviz-nas, visibilidad reducida a 5 Kms.

Las Operaciones de la FAS:

873. Con la situación descripta, las operaciones comenzaron con el Sistema del Escuadrón Fénix (Anexo PIV-V-1Ø).

1) Reconocimiento Fotográfico y diversión:

a) OF 23Ø9-2 LJ 35-A -IFF 612Ø-Recon. Fotogr.Indicativo: NARDO:

TRIPULACION: NARDO 1 P.Vcom. DE LA COLINA-My. FALCONIER; Fot.Cap.LOTUFO, Mec. S.A. LUNA, Mec.Fot. S.AUX. MARIZZA, Matr. avión T-24.
Nro 2-P 1er.Ten.BIANCO, Ten.CASADO, 1er Ten.BONAZ, C.1. BORNICEN, Desp.CRV Ø8:Ø8 y se dirigieron al punto A (51 grados 15 minutos S/6Ø grados 3Ø minutos W) a FL 4ØØ. En ese punto enlazaron con CIC MLV Ø9:ØØ/Ø9:Ø5 en el radar MLV estaban 1er Ten. ROMERO, C.1. NIEVAS (Ver inf.-Esc.VYCA del Ø7-JUN-86) en este enlace hay desinteligen-cia con el CIC con respecto al procedimiento a seguir. Ante la demora el Nardo 1 comenzó un viraje por la izquierda y entonces el radar le ordenó que mantenga rumbo Ø9Ø grados, cambiando el guía el viraje a la derecha, en esa maniobra se alejaron unas 2Ø nm del punto A. Solicitaron actualización de PAC; había 2, una a 14Ø nm al NE y otra 19Ø nm al SE. En ese momento (Ø9:Ø6/1Ø) el Copiloto del Nro 2 vió dos pequeñas explo-siones sobre la superficie de la Bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían, lo que fue informado al guía que también lo vió, por lo que comenzó un viraje a la izquierda, se confirmó la visualización con el guía e informó al radar que regresaba y éste le contestó que no había problemas con las PAC porque éstas también regresaban; entonces el guía le dijo al radar: " Es una nave que se vió en el terreno" y le dijo al Nro 2 que se quede tranquilo. Inmediatamente se escuchó decir al número 1 :"Me dieron, no hay nada que hacer"...(El Nro 2) (2ØØ/3ØØ mts a la derecha del guía y 2ØØ ft arriba) vió una gran bola de fuego en el guía y que la parte que quedó entera entró en tirabuzón "perdiendo todo contacto". El Nro 2 dió motor a pleno y se alejó rápidamente-eran ya las Ø9:13. Las coordenadas 3 min. después eran 51 grados 11 minutos S/6Ø grados 22 minutos W. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del Rr MLV en dos oportunidades (Ø8:56 y Ø9:Ø6 Hs).
La versión inglesa (Libro AWSA-Ethell y Price): "Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo ahora el destructor HMS EXETER era uno de los buques cubriendo el Estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuan-do el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par

de misiles". Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y finalmente dice:
"Rodolfo De la Colina, fue a la muerte como un valiente. El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con 5 hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island" (Isla Borbón).
El Nardo 2 Arr en CRV 10:43-El Escdr.Fénix-con su jefe al frente-entraba en la historia de las unidades heroicas de la FAA.

b) OF 2310 - 2 LR-35A - IFF 6116 - Diversión - Indicativo PILA - Trip. (1) My. VELAZCO, Cap. PANE - (2) Cap. JURI, 1er.Ten. HERRERA. Desp. GRA 08:22 a punto B (51 Grados, 50 minutos, S / 62 Grados, 00 minutos, W) hicieron poco enlace con CIC MLV, más escucharon de los sucesos con el NARDO y regresaron S/N a GRA, Arr. 09:47. Figuran en los enlaces del CIC MLV.

2) <u>Salidas de ataque y cobertura</u>

a) OF 1286 - 3 A-4B -POTRO- 3 BRP 12" - AON en Brazo Fitz Roy - (1) 1er.Ten. BOLZAN C-204, (2) Vcom. DUBOURG C-207; (3) 1er.Ten. SANCHEZ C-240; (R) Ten. ARRARAS C-222. Esta salida estuvo prevista sin REV, aunque desde las 08:38 estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario. Los POTROS despegaron de GAL a las 08:30 y se dirigieron al ON, 100 NM antes (08:57) regresó el reserva que Arr. en GAL 10:28. El resto continuó al ON y entró en enlace con el Rr MLV (08:45) comenzando el descenso y saliendo del lóbulo del radar (éste fue cortado debido a presunción de ataque HARRIER contra su antena). Los POTROS recorrieron la zona del ON y no encontraron blanco alguno por lo que regresaron (luego de impactar contra algunos pájaros el 1 y 3) y se dirigieron directo a GAL donde arribaron a las 11:30. Nueva evidencia de la ausencia de blancos de que adolecía la FAS.

b) OF 1282 - 4 A-4B -TRUENO- 3 BRP 12" - (1) Cap. VARELA (2) Ten. ROCA, (3) Ten. MAYOR, (4) Alf. MORONI, (R) Alf. DELLEPIANE. Despegaron de GAL a 09:52 y se dirigieron directo al OM. Estaba previsto REV al regreso (10:46). Su tarea era BOH a FL 300 sobre área Monte Kent, bajo instrucciones del CIC MLV. Pero a las 10:05 LA FAS (My. TORALES) ordenó su cancelación por presencia estimada de fragata misilística en Brazo Fitz Roy. La escuadrilla regresó, Arr. GAL 10:59 S/N.

c) REV - 1 KC 69 -FIERRO- Vcom. CANO, Cap. HRUBICK, Vcom. SERVATICO. Desp. GAL 09:08 y se dirigieron a PSN (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W) y

desde allí con R Grados 090 al encuentro de los Truenos cuando éstos regresaran, pero al concelarse la salida de éstos también regresó el Fierro (11:00), que Arr. GAL 11:31.

d) OF 1284 - 2 M-III - Matra Cñ -RAYO- (1) Cap. GONZALEZ, (2) My. SANCHEZ. Cobertura a Ella TRUENO, Desp. GAL 10:08 y también fue cancelada por la FAS. Debe aclararse (Ver informe Esc. VYCA) que el radar MLV en ésos momentos estaba cortado debido a un ataque de Harriers sobre el tanque de agua de Pto. Argentino (09:40) (a 300 m. del radar) con cañones y bombas.

e) Salidas previstas adicionales: Por las razones expuestas no se ordenaron las siguientes de ataque y cobertura, previstas:

- OF 1287 - 2 M-III MATON - MATRA - Cobertura Ella ALUVION desde SJU. Las tripulaciones previstas Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS.

- OF 1287 - 4 MV -ALUVION- 4 BR - SSQ - BOH - FL 300 desde SJU ?.

3) Ataque a objetivos navales - Interdicción

- La E y R lejana de los dos B-707 tampoco ese día localizó objetivos navales rentables (En realidad el Buque 2 ploteó un carguero en (42 Grados, 35 minutos, S / 48 Grados, 16 minutos W) y ARA informó que no era propio).

4) Intentos de cruce a BAM MLV

- Ese día la FAS lanzó dos C-130 (el TC 64 desde CRV a las 17:40 y el TC 65 desde GAL que regresó a GAL) que no pudieron aterrizar en MLV por situación táctica desfavorable. Debido a la presencia del Eno. en las alturas dominantes en Pto. Argentino y el incremento del cañoneo naval. Las llegadas y salidas de los aviones del puente aéreo se hacían cada vez más riesgosas por la posibilidad de impacto antiaéreo en la aproximación al aeropuerto.
Ese día también estaba previsto un cruce de ARA (F-28-LV-G0M) que decoló GRA 17:12 sin poder tampoco aterrizar en BAM MLV.

5) E y R cercano

- Se cumplieron desde SCZ, las rutinarias exploraciones con 1 TS 60 indicativo I (de 09:30 a 12:00) Trip. ?, y Platino II (de 15:00 a 18:00) Informe misión ?.

6) Despliegue

- La FAS ordenó que un Escdn de apoyo técnico de A4-B despliegue a SJU. y que el Escdn de apoyo de M-5 existente en SJU despliegue a GAL, en un esfuerzo de la FAS para aumentar la autonomía de estos últimos, ya que GAL está más cerca de MLV que SJU.

Los sucesos en el archipiélago

874. Fué un intenso día en el cual se notó claramente la presión enemiga por quebrar la voluntad de nuestros heroicos defensores de Pto. Argentino.

875. Al amanecer y hasta las primeras luces recibieron cañoneo naval y fuego de artillería de las posiciones terrestres enemigas (area Mte. Kent).

876. A las 05:10 aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41.

877. A las 09:40 tres Harriers atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector del RI 3. Durante prolongados períodos todas las posiciones recibieron fuego de la artillería terrestre enemiga.

878. A las 23:20 se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.

879. Es muy poco más que refugiarse y esquivar los ataques (caso del radar MLV) lo que el personal de la FAA puede hacer.

- Relato My. OLIVA: "Aún con fuego naval había tareas que realizar igualmente, así; entre bombardeo y bombardeo aprovechámos para trasladarnos desde el pueblo al Aeropuerto (y viceversa), especialmente para asistir a las tripulaciones de Hércules, actualizándoles la situación, llevar y traer corresponadencia (tan importante para mantener la moral y ánimo en ltodos los combatientes), controlar la carga recibida (que muchas veces desaparecía), colaborar en la carga y traslado de heridos, etc.
  Cuando me enteré que trasladaban al My. PIUMA (mi amigo, muy golpeado y herido por su eyección) fuí rápidamente a despedirlo y darle algunos cigarrillos para el cruce, muy a pesar de los médicos, pero lo vi tan mal que pensé que era mejor su tranquilidad, "fumando".

880. Al día siguiente se encontraron con las calles de Pto. Argentino cubiertas de hielo. Ello les dificultó su traslado a la BAM.

881. En horas de la mañana, un Harrier GR 3 sobrevoló posiciones del BIM 5 y fué aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca. Mike. Se alejó humeando.

CAPITULO IV

EL ATAQUE A BAHIA AGRADABLE

El Día 08 de Junio de 1982 (MARTES)

Situación

882. El enemigo terrestre completaba su cerco sobre Pto. Argentino y solo esperaba que la Br I 5, en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades, ya listas y hostigando las defensas argentinas desde el NO y Oeste.
Para lograr este apresto, la Br I 5 (del Gen. ANTONY WILSON) debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades (guardias galeses y escoceses) en la zona de Pto. Fitz Roy, y otras hacia la misma zona- helitransportadas. Ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos.
El Carrier Battle Group, había ya casi finalizado su principal tarea y se empeñaba ahora principalmente en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo (los GR 3) y en la defensa contra aérea (los FRS 1) en toda la extensión del archipiélago y el mar, donde operaba la TasK Force.

La intención de la FAS

883. Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques, dentro de lo posible logísticos o de transporte de tropas, considerándolo el más rentable, aunque no había podido, en los últimos días, ubicarlos con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

884. Aunque, mientras su EM planificaba las salidas de ataque a OM dentro del radio de acción de sus caza bombarderos y perfeccionaba todos sus medios de detección e información para lograr ubicarlos, inició las operaciones-ese día- con el complejo ataque de interdicción: (Anexo PIV-VI-1 y 2 - Diario de Guerra FAS).

Los ataques en Bahía Agradable

885. A las 10:26 Hs. el Comando FAS recibió información del CIC MLV de que había movimientos de buques en la zona de Punta Fitz Roy; serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Entonces la FAS inició, nuevamente, para asombro del mundo, una nueva y gloriosa operación que los británicos llaman "El día más negro de la flota" (Anexo PIV-VI-1).

1) Primer empleo

- Lanzó sucesivamente dos Ellas de A-4B y dos de M-5 para AON y dos más de M-5, sólo con cañones (3 x 1300), para diversión: (Anexo Gráfico libro MORO).
  Previo a las salidas de combate decoló el reabastecedor - PARCA - 1 KC 130 (Vcom. CANO, Cap. HRUBICK,

Vcom. SERVATICO) desde GAL 11:57 al PCRA (52 Grados, 00 minutos, S / 66 Grados, 00 minutos, W).

a) OF 1289 - 4 A-4B -MASTIN- 3 BR - AON. Trip. (1) 1er.Ten. FILIPPINI C-250, (2) Ten. GALVEZ C-214, (3) Ten. AUTIERO C-237, (4) Alf. GOMEZ C-230. Desp. GAL 12:20 y se dirigieron al REV.

b) OF 1290 - 4 A-4B - DOGO - 3 BR - AON - (1) Cap. CARBALLO, (2) Ten RINKE, (3) 1er Ten CACHON y (4) Alf CARMONA. Dep. GAL 12:21 y se dirigieron al REV.

- Desde el PCRA regresaron por Tec. MASTIN 1 y 3 y el DOGO 1 ("Llévelos a la gloria"). Quedaron constituídas luego del REV, dos secciones (5 aviones)"DOGOS": (1) 1er.Ten. CACHON, (2) Alf. CARMONA, (3) Ten. RINKE y "MASTINES": (1) Ten. GALVEZ, (2) Alf. GOMEZ, y continuaron hacia el OM, pasaron razante por la zona y vieron helicópteros y tropa, pero no buques; (13:55) al finalizar el recorrido iniciaron un viraje a la derecha y ahora sí, más el sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar (RFA): el SIR TRISTAN y SIR GALAHAD. Los DOGOS se lanzaron sobre el GALAHAD y el Nro. 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura; el DOGO 2 observó impactos directos pero a él no le salieron las bombas; el Nro. 3 ratificó los impactos de CACHON y lanzó sus bombas, las que pegaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa donde gran cantidad de personal y material fueronn afectados por dichas explosiones.
  Entraron acto seguido los dos MASTINES que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigieron al SIR TRISTAN; al frente quedó el MASTIN 2 (Alf. GOMEZ) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, (observadas por el MASTIN 1) y finalmente atacó GALVEZ que lanzó apuntando al mismo lugar, estimando haber pegado. Lograron destruir a los dos buques (uno se hundiría a poco (SIR GALAHAD) y el otro, irrecuperable, fue trasladado al museo (UK). (SIR TRISTAN). El MASTIN 2 regresó con su TER central destruído por impactos.
  (Anexo: incluir todas las descripciones británicas). Los DOGO/MASTINES, aterrizaron en GALa las 15:30 sin otras novedades.

c) OF 1291 - 3 M-5 -PERRO- 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) 1er.Ten. GABARI, (3) 1er.Ten. RATTI. Desp. GRA 13:07.

- Relato 1er Ten. RATTI: Se ingresa a la Isla Soledad por el sur (I. San Jorge) la aproximación a la "Rada Agradable" se hace sobre la costa. El cruce con fragata ingresando a la Rada por el sur. Hay arti-

lleria antiaérea. El No 3 visualiza un impacto (posible misil) entre No. 1 y No. 2 sobre el mar. Al No. 3 (ler Ten. RATTI) le sale solo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en filmación (desaparecida) se observan los impactos de cañones (fotos).
Al regreso habia meteorologia mala. El radar informa sobre persecución de PAC hasta salir de la Isla Soledad.

- Relato ler.Ten. GABARI: " La fragata no estaba estacionada, sino que estaba ingresando a la Bahia. Al verla al Sur de nuestra posición y casi lateral a la Ella, realizamos un viraje de casi 270 Grados por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar.
Al finalizar ael viraje la Fragata habia realizado 180 Grados y trataba a toda velocidad de colocarse en mar abierto.
Durante la aproximación traté de observar la matricula de la Fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenia.
Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger).
El único avión que recibió impactos fué el mio tenia varias esquirlas (pequeñas) en el tanque externo izquierdo de combustible".

d) OF 1292 - 3 M-5 - GATO - 2 BR - AON Fitz Roy. Trip. (1) Cap. CIMATTI, (2) My. N. MARTINEZ, (3) Ten. ANTONIETTI. Desp. GRA 13:09.

- Relato Cap. CIMATTI: El dia 8 de Junio de 1982 despegan dos escuadrillas (TRES) 3 M-5 Dagger cada una (PERROS y GATOS) a las 13:00 Hs con el próposito de atacar unidades navales enemigas en la zona de Bahia Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los Gatos debe regresar por parabrisas astillados por lo que quedaron los Perros con tres numerales formando a la derecha del avión LEAR y la sección Gato (Cap. D AMILCAR CIMATTI No. 1 My MARTINEZ No. 2) a la izquierda.
A 160 NM antes al OM se inició el descenso para continuar con navegación rasante en formación fluida 1000 metros entre escuadrillas. La meteorologia era adversa 6/8 de cumulus con lluvias intensa. Se llegó a los puntos fijados en la navegación sin novedad y al llegar a la zona del OM se avista a nuestra derecha un buque. Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabia que muchos aviones que habian realizado virajes sobre el mar habian sido derribado por los misiles de los buques.
Enfrentamos el buque con rumbo general 160 grados;

primero los tres aviones de la escuadrilla "Perro" y luego los dos de la "Gato". En nuesstra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras en el cielo de los 40 mm.
Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el No. 3 (1er Ten. RATTI) que no pudo efectuar el disparo de los mismos por problema en el programador. Se voló 10 minutos rasante y luego se comenzó en ascenso a FL 320, el regreso se desarrollo sin novedad.
Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la escuadrilla "Perro".

NOTA: Ambas escuadrillas (PERRO y GATO) fueron guiadas -en la navegación de ida- por un Lear Jet (OF 1291 - My. ARQUES, Ten. FELICE - Ver Esc. Fénix de éste día). Durante la misma regresó el GATO 3 por parabrisas astillado. La meteorología en ruta: cubierto 6/8 con precipitaciones. En la zona del OM buenas condiciones. Entraron al objetivo paralelos a la costa por la desembocadura S del Estrecho San Carlos y a 90 Grados de Rada Agradable, volando sobre el mar, avistaron una Fragata tipo ROTHESAY, estacionada, casi estática en dicha rada. Iniciaron viraje a la izquierda y se encolumnaron para el ataque. Atacaron los PERROS; el Nro. 1 lanzó sus bombas que hicieron impacto en la línea de flotación. Pero los tres aviones tiraron con cañones. Apreciaron poco eficaz la defensa antiaérea de la Fragata. Inmediatamente entraron los dos GATOS, lanzando sus bombas y cañoneando, estimando haber hecho impactos.

"Hay varias versiones inglesas que acusan el ataque sobre la Fragata HMS PLYMOUTH. Pero, si bien no coinciden entre ellas respecto a los daños, sí lo hacen en cuanto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, Costa Oeste, frente a DWN; cosa que no coincide con nuestra ubicación de la Fragata atacada por PERROS y GATOS (Rada Agradable). Lo que sí está comprobado por testigos visuales propios es que esa Fragata se alejó humeando, mar adentro, de RADA AGRADABLE.

- PERROS y GATOS, Arr. 14:58 y 14:59 respectivamente en GRA sin otra novedad.

e) OF 1293 - 3 M5 -CARTA- Cañones - Diversión - Islas Salvajes. Trip. (1) Vcom. VILLAR, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJOS. Desp. SJU 13:24. despliegue Escuadrón M-5 a GAL

f) OF 1294 - 3 M5 -SOBRE- Dep. SJU: 13:25 - Cañones - Diversión - Islas Salvajes (1) 1er.Ten. MUSSO, (2) Ten. AGUIRRE, (3) Cap. MAFFEIS.

- Ambas escuadrillas se dirigieron hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa.

Llegaron a Islas Salvajes (a qué nivel ?) sin encontrar oposición contra aérea. (Enlazaron CIC ?) La meteo se presentaba con nubes bajas y lluvia en algunos sectores. Y regresaron a SJU donde Arr. 14:54 (CARTA) y 14:59 (SOBRE) sin novedad.

- Relato My. OLIVA: La primera información la recibí en Operaciones (ese día estaba de turno y el Vcom GILOBERT aún no había llegado de regreso) asíque hice confirmar la presencia de los buques en Ba. Agradable con el BIM 5, con el Regimiento que se encontraba al Sur y con nuestra ROA, antes de avisar a la FAS.
  Sugerí a la FAS que enviaran a los aviones atacando desde el Sur, para lograr mayor sorpresa.
  En el momento del ataque había una PAC muy próxima. Había una gran tensión en ese momento entre los que estábamos allí (por la presencia de la PAC); algunos me sugirieron que hiciera suspender el ataque, pero estaba tan seguro de la sorpresa, que decidí no pedir la suspensión del ataque. Mi apreciación fue correcta: El éxito de esta primera oleada fue total y realizada en las "narices de los ingleses".
  Posteriormente, condicioné la segunda oleada al factor "rápidez", para mantener la sorpresa y sabiendo que aún las tropas atacadas no habían tenido tiempo de rehacerse. Manifesté a la FAS: "Que era preferible 1 avión Ya y no 10 dentro de dos horas". Lamentablemente esto no pudo ser tenido en cuenta, quizás por la euforia del éxito del primer ataque, después de muchos días de espera para la acción o porque ya estaba planificada la segunda oleada y en ella tuvimos más pérdidas.

2) Segundo empleo

- Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados -contundentes- del mismo, la FAS ordenó un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de Playa Establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada; se había perdido ya, el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo aéreo que había reaccionado y se encontraba, con un máximo esfuerzo, patrullando esta área.
  Así salieron:

a) OF 1297 - 3 A-4B -MARTILLO- 3 BR - AON y Establecimiento Fitz Roy. Trip. 1er.Ten. BERRIER C-212, (2) Alf. VASQUEZ C-228, (3) 1er.Ten. SANCHEZ C-231. Desp. GAL 15:17.

b) OF 1296 - 3 A-4B -MAZO- 3 BR - AON y Fitz Roy. Trip. (1) 1er.Ten. BOLZAN C-204, (2) Alf. DELLEPIANE C-239, (3) Ten. ARRARAS C-226. Desp. GAL 15:23.

77

Ambas escuadrillas se encontraron en el REV (PARCA), en la posición Prevista FL 100.
Eran las 15:45. Previamente al REV se volvió el MARTILLO 1 por tec. (oxígeno) Arr. GAL 16:30. Posterior al REV retornó el MAZO 2 (oscilación RPM). Quedó entonces la escuadrilla integrada por (1) 1er.Ten. BOLZAN, (2) Ten. ARRARAS, (3) 1er.Ten. SANCHEZ, (4) Alf. VAZQUEZ. Arribaron razante por la costa Sur de Isla Soledad, cruzando chubascos y sobrevolaron la zona del OM pasando al N de Pto. Fitz Roy. Recibieron nutrido fuego de A.Aé. Siguieron, vieron los buques previamente atacados (humeantes en Ba. Agradable) a su derecha, y sobrepasando los mismos iniciaron viraje a la derecha, en contacto ahora con el Radar MLV, quien les indicó que el blanco se encontraba más al O de la posición de la escuadrilla. Estaban ya sobre el agua, todavía al E de Ba. Agradable, observaron un lanchón de desembarco navegando rápidamente hacia la costa. Entonces el Nro. 3 (SANCHEZ) vió a su derecha y arriba, a 2 Sea Harriers lanzando sus misiles. Uno impactó en el Nro. 4 (Alf. VAZQUEZ) que explotó y el segundo impactó en el Nro 2 (Ten. ARRARAS) a quien se lo vió eyectarse y abrirse su paracaídas en la zona ocupada por el enemigo, pero no fue recuperado.
También el Nro. 3 observó que el Nro. 1 (1er.Ten. BOLZAN) efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón (Foxtrot 4), el que fue alcanzado y se hundió (Con 8 muertos a bordo) iniciando luego viraje por la izquierda (mar) realizando bruscas maniobras evasivas y perdió todo contacto con él. Entonces el Nro. 3 (1er.Ten. SANCHEZ) abortó su ataque y escapó (el único) de la persecución de los Harriers. Llegó al REV, con impactos de esquirlas A.Aé. y luego a GAL donde Arr. 17:41.
Quedaban para siempre 3 halcones, centinelas eternos, en nuestro alchipiélago.
La versión británica (Libro AWSA, pág. 195/7):

"Por el resto de la tarde las PACs patrullaban los cielos alrrededor de Fitz Roy, pero con los PALs lejos en el Este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente F/S, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el FL LT DAVE MORGAN y el LT DAVE SMITH (RAF) del Sqdn 800, arribaron al área. Mientras orbitaban al límite de CHOISEAUL SOUND a 10.000 ft., columnas de humo negro se elevaban de los aún ardientes buques y se esparcían hasta 10 millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este Estrecho, MORGAN chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproxima-

ba desde el SE en vuelo bajo.
A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS FEARLESS y que iba de Ganso Verde a Fitz Roy, el C.1ro. M. PRICE había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada:"...Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó 20 mts. larga. Enseguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo último que ví por una semana.
Seis hombres fueron muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes".
Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: "Dí a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me dí cuenta que había 2 aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encoletizó. Cuando estaba a 2.000 ft ví un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra MORGAN pensó que los aviones enemigos eran MIRAGES, pero en realidad eran Skyhawks del Grupo 5.
Mientras tanto el Sea Harriers seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido "Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas. Enganché mi misil a alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yd. Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.
No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente".
Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, MORGAN enganchó su segundo Sidewinder y disparó: "Creo que él lo vió venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40 Grados, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrelló en el agua.
Ahora quedaban dos y aún los Harriers los tenían a tiro.
Habiendo disparado sus dos misiles, MORGAN inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de SMITH que lo seguía; ahora era su turno; apuntó el misil que había selecccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

77

El recuerda "Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.
Seguramente el Mirage estaba demasiado bajo o demasiado rápido o lejos...Observaba con una suerte de fascinante impotencia. Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a más de 10 NM por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego. El, debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos. (16:30 hs aproximadamente).
Volando el 4to. avión, el Ten. Héctor SANCHEZ fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente. El Skyhawk, atrás mío explotó y el Nro. 2 fue impactado en la cola, lo que lo desintegró. El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado..."Sánchez eyectó sus tanques externos, dió a pleno y se mantuvo razante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron.
Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio".

c) El reabastecedor "PARCA 1" luego de reabastecer al avión del 1er.Ten. SANCHEZ detectó una pérdida de combustible en el C-130, iniciando el regreso a las 17:27. A las 17:45 y ya a 10 NM de GAL se declaró en emergencia (por tren), logrando arribar a GAL a las 17:56 sin otra novedad. Asimismo, a las 11:35 Desp. CRV el PARCA 2 (Vcom. PESANNA, etc). Arr. CRV 18:58.

- Relato Vcom. CANO: KC-130 TC-69 "PARCA 1" Trip. Vcom. CANO, Cap. HRUBIK, Vcom. SERVATICO, SM (R) GILIBERTO, SM (R) AGUIRRE, S Aux. FATTORE, SA MOLINA - Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucha los reiterados llamados del MARTILLO 3, 1er Ten. SANCHEZ, al CIC GAL estableciéndo el contacto radial este notificó al PARCA su intensión de eyectarse en proximidade del buque de rescate. Efectuado en el KC-130 los cálculos, se determinó un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose además el FL - 290 como nivel de REV.
Próximos al punto el reabastecedor que estelaba por sus cuatros motores fue avistado por el MARTILLO 3 produciéndose el engache cuando el mismo menos de 500 Lbs de combustible.
Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte pérdida de combustible en el manifald de reabastecimiento (ente motores 1 y 2) que disminuyó y se hizo controlable por debajo de FL

- 100.

Próximo a GAL, el PARCA que había volado y entregado más combustible de lo debido a raíz de la emergencia del MARTILLO 3; debía a su vez declararse en emergencia ya que la rueda de nariz estaba trabada en posición "arriba" siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extención de emergencia del tren de nariz.

d) OF 1298 - 4 A44C -YUNQUE- 3 BRP - AOT en Fitz Roy. Desp. SJU 15:36 (1) Cap. CAFFARATI, (2) Ten. ZATARA, (3) Ten. PAREDI, (4) Alf. CODRINGTON. Navegaron hacia PCRA donde reabastecieron del PARCA 2.
El Nro. 4 Cargó 1.000 lts menos (debido a problemas en sus sistema de combustible). Cuando arribaron a 100 NM del archipiélago y volando sobre tope 8/8 nubes medias y chaparrones aislados descendieron a razante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.
Adoptaron formación tendiente a la línea.
Escucharon llamados del CIC MLV pero no contestaron. Unas 5 NM antes del OM (Establecimiento Fitz Roy) el guía avistó al SIR GALAHAD ardiendo en su parte media. No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz. pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la A.Aé. (que era intenso desde el frente y costados). Efectuaron el lanzamiento general, y en salva, cuando el Omega del guía indicó el OM (unos 1.000 mts dentro del terreno). Escaparon bajo nutrida defensa antiaérea que provenía del Establecimiento y de los cerros del norte. Al no tener el crepúsculo de frente se veían con nitidez los misiles facilitando la evasión.
Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones (fallas técnicas u oposición A.Aé.).
En el regreso, el Nro. 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 ft por lo que continúo razante. Logró conectar con el PARCA 2 que lo reabasteció, aunque también tenía pérdida de combustible por lo que siguió conectado al reabastecedor hasta próximo a la Base.
Los YUNQUES arribaron a SJU a las 17:51 (1); 17:57 (2); 18:06 (3); 18:10 (4).
La versión británica dice (Libro AWSA, pág. 195):

- "La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques (los del 2do. empleo) encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.
A poco de las 17:00 PM el Cap. CAFFARATI lideró una escuadrilla de 4 Skyhawks en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las ahora reposicionadas baterías RAPIER. "Desde los costados de los cerros, pelotas rojas salieron en mi búsqueda; pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían

2/3 martillazos. Miré mi temperatura y taquímetro pero no indicaban nada anormal", recordaba el Alf. CODRINGTON a la cola de la información.
"Ví no menos de 6 misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten. PAREDI, otro venía derecho hacia mí, Ins- tintivamente dí pleno y ejecuté un viraje muy escar- pado y el misil me pasó por debajo".
Los 4 Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían el límite de su alcance. Los aviones de PAREDI y CODRINGTON recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para en- contrarse con el KC 130 reabastecedor y se enchufa- ron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos (en realidad era SJU NT). Sólo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se diri- gieron directo al aterrizaje.

e) Cobertura aérea: En este segundo empleo también fue utilizado el sistema M-III para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.

- OF 1300 - 2 MIII -FLECHA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. ARNAU, (2) My. LUNA. Desp. GAL 16:00.

- OF 1301 - 2 MIII -LANZA- -MATRA MAGIC- Cobertura (1) Cap. GONZALEZ, (2) Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 16:04.

- Arribaron a la zona enlazando con Radar MLV. La sección FLECHA a FL 320 y MLV le informó que tiene PAC a 12 NM en la cola. Ingresaba ya la Sección LANZA y MLV le ordenó interceptar a dicha PAC. Esta PAC, al advertir la maniobra descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16:45 hs. FLECHA y LANZA regresaron sin otra novedad, Arr. GAL 17:37/17:39.
Caía la noche en el TOAS, los buques de la Ba. Agradable, seguirián ardiendo. La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso día de guerra.

3) El Escuadrón Fénix

- También ese día, ya repuestos de la pérdida de su jefe 07-jun82; el Escuadrón Fénix cumplió con deci- sión y coraje, sus utilísimas tareas:

a) OF 2318 - LR - LV OTV -DIQUE- Trip. Cap. JURI, Ten. FELICE. GRA Punto 5420 S / 6200 W. Desp. GRA 17:30 - Apoyo de los F-28 ARA en cruce a MLV. Arr. GRA 20:39.

b) OF 1291 - LR - Sin indicativo - Trip. Cap. ARQUES, Ten.

FELICE. Guiado Ellas PERRO y GATO. Desp. GRA 14:10 = voló hasta 40 NM de Fitz Roy y regresó a GRA donde Arr. 16:10.
Esta era la última salida operativa del glorioso Escdn. Fénix.
La Patria y la F.A.A. no olvidarán nunca su existencia y sus hombres (Lista completa en Anexo - My. ARQUES) civiles y militares que tripularon sus disímiles aviones (de dotación de la F.A.A. y requisados del ámbito civil - Anexo My. ARQUES) que asombraron al enemigo y al mundo aeronáutico con su ingenio, capacidad profesional, vocación aérea militar, y coraje indiscutible, llevaron en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.

4) E y R cercano

- Nuevamente el solitario PLATINO efectuó su rutinaria E y R desde BAM SCZ.

a) OF 148 - 1 TS 60 -PLATINO I- Desp. SCZ 09:30. Trip. ?. Arr. SCZ 12:00.

b) OF 149 - 1 TS 60 -PLATINO II - Desp. SCZ 15:00. Trip. ?. Arr. SCZ 18:00.

La actividad de nuestra aviación naval

- Ese día, la Aviación Naval, cumplió las siguientes actividades operativas, desde GRA.

1) Cruces del puente aéreo: Dos F-28 lograron cruzar y arribar a BAM MLV.

a) LV GOM - Desp. GRA 17:20 - Arr. MLV 18:40. Desp. MLV 19:05.

b) LV PER - Desp. GRA 17:45 - Arr. MLV 19:15. Desp. MLV 19:35

c) Ambos F-28 regresaron a GRA S/N.

2) Ataque a objetivos terrestres: Dos A-4Q despegaron de GRA 08:46 indicativo -TABANO- y se dirigieron a Isla Broken (cerca de Base Aeron. Calderón) donde efectuaron un ataque a objetivos terrestres a las 10:00 y regresaron S/N.

Los sucesos en Malvinas

- Aparte de nuestro existoso ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores en nuestro archipiélago:

1) Se accidentó un GR 3 - Matr. XZ 989 (Wg Cdr Peter Squire) en la pista terrestre enemiga en San Carlos. El avión inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

80

2) Intento de enlace: En frecuencia 4.500 a las 10:45 el enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vcom. COSTA prisionero y a bordo de un buque de la Task Force y el Brig. CASTELLANOS (CATOM); no se lo atendió por orden del Brig. CASTELLANOS.

3) Fuego Naval: A las 23:00 hs. comenzó el bombardeo naval y terrestre sobre el área de Puerto Argentino.

CAPITULO VII

LOS ULTIMOS ATAQUES DE LA F.A.A.

El Día 09 de Junio de 1982 (MIERCOLES)

La situación

886. Sin duda, los ataques de la FAS en Ba. Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Pto. Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestras FFTT en el archipiélago, hicieran una maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada por su esfuerzo y decisión. Pero no fue así, nuestras fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona, y, con más efectividad, nuestras Artillería mantuvo sus ataques sobre Estancia House y The Laggon, que evitaron el avance enemigo, dispersando algunas formaciones. Es decir, si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

887. Quedaba, nuevamente a cargo de la FAS, mantener el ataque a esa zona y por lo tanto allí dirigió su esfuerzo. con los medios disponibles. No descuidó tampoco las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo la ejecución de la E y R lejanos a una Sección de MK-62 en MDP. Y otra en GAL pues tenía indicios de la posibilidad de que, por el mar austral ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

La meteorología

888. Era distinta en el continente que en las Malvinas:

1) Area del continente: Una circulación anticiclónica en la zona de operaciones produjo buen tiempo y condiciones para vuelo VFR.

2) Area de Malvinas: Una circulación de aire frío produjo CB aislados con base entre 500/600 mts y algunas precipitaciones en el E y NE de MLV.

3) QAM INO 14:00 hs: 3 km - 4 SC AS/600 - 6/2 - 300/15.

Las operaciones de ataque de la FAS

889. Podemos dividirlos en (Anexo PIV-VII-1):

1) Los medios de apoyo

a) 13:15 Dep. GAL - KC 130 - TC 69 - CIERTO 2. Vcom. NOE-My.BRIEND-Cap.BILMEZIS-S.M.CUFRE-C.P.GOLIER-S.AUX.SOSA-S.AUX.MARNONI-S.P.CARAVACA. PCRA 52 Gdos 30 min. S/65 Gdos 00 Min. W-FL 100. reabasteció a 2 A4B-PITON y A4C COBRA-(A estos últimos COBRA 1 y 2, los trajo enganchados hasta la vista SJU por pérdida de combustible al regreso). Arr.GAL 17:33.

81

b) 13:20-Dep.GAL-KC 130 TC 70-CIERTO I- Vcom. PESANNA, 1er. Ten. VACCARO, My.GOMEZ, C.P. CEMINO, C.P. MARTINEZ, S.AUX. ARDIZZONI y S.AUX.AMENGUAL. PCRA (el mismo del 2do) FL?.
No efectuó REV y regresó a CRV Arr. 18:03.

2) Los ataques a la zona Fitz Roy

a) OF 1302-3 A4B-PITON-3 BR-OM Dep.14:02 Arr.17:15 - Buques en Ba al Sur del Establecimiento Fitz Roy - 1er.Ten. BERRIER C-212, Alf. DELLÉPIANE C-230, Ten. GELARDI C-227. Desp. GAL 13:57.

b) OF 1303 - 4 A-4C -COBRA- 3 BR - OM idem. - Cap. ALMOÑO, Alf. MARTINEZ, 1er.Ten. CONSTANTINO, Alf. ISAAC. Desp. SJU 14:05, a poco del Desp. regresa el Nro. 3 por fallas en el VHF.

890. Ambas escuadrillas reabastecieron del CIERTO 2 en el PCRA previsto, luego del REV regresó el Cobra 4 (por trasvase). Iniciaron entonces la navegación al OM los dos Cobras restantes (ALMOÑO y MARTINEZ). Se dirigieron al P1 (52 Grados, 60 minutos) luego al P2 (52 Grados, 57 minutos, 30 segundos) pero por fallas en dicha navegación (Omega ?) en la realidad estaban siguiendo una ruta apartada 20 NM al norte. Iban razante y se apercibieron del error al sobrevolar Mte. Kent y aparecer sobre Ba. Anunciación. Decidieron regresar por la Costa Norte de las Islas. Allí el guía advirtió pérdida de combustible del numeral (impacto con pájaro y rotura manguera sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni A.Aé. No enlazaron CIC por tener órdenes de silencio de radio. Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al REV, donde acoplaron al CIERTO 2, quien los remolcó hasta 130 NM de SJU. Aterrizó primero el Nro. 2, con problemas de freno, enganchó barrera S/N 17:00, el Nro. 1 lo siguió a continuación S/N.

891. La Escuadrilla PITON reunida con la anterior en el REV de ida, navegó formándose a poca distancia de la COBRA y advirtió que ésta se desplazaba hacia el Norte. En el punto dos (aceleración), la perdió de vista y entonces (PITON) corrigió para bloquear en ruta al P2, rázante salieron correctamente a la zona del OM, Identificaron Ba. Agradable y no observaron buque alguno. Solo vieron mar adentro -a 2 NM de Establecimiento Fitz Roy- una lancha pequeña. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda, regresando por el Norte hasta Islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al REV. (Reabastecen ? de quien ? Cierto 1 ?). Finalmente Arr. SJU 17:15 S/N.

c) OF 1304 - 3 M5 -CORAL- 2 BR - Objetivo naval a confirmar por explorador un avión ARA el LV ALL B-200 (CORAL). Trip. Cap. MIR GONZALEZ, 1er.Ten. ANTONIETTI, My. MARTINEZ. Navegaron hacia el archipiélago guiados por un Lear Jet y arribaron a la zona de Islas Leones y no avistaron

ningún objetivo. La meteorología era 7/8 a 3.000 pies con lloviznas. Regresaron S/N a GRA Arr. 16:22.

3) La E y R

- La FAS había disminuido sus operaciones de E y R y diversión con los medios del Escuadrón Fénix y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su reciente dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta que dieron por resultado la ineficiencia de nuestras operaciones de ataque de ese día (casos PITON y CORAL) que no encontraron los objetivos esperados. Aparentemente la E y R ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones, pero no funcionaba el sistema de guiado y control de nuestras secciones de ataque por parte del OCAT en vuelo. Los blancos no estaban donde los navales indicaban.

a) Estrategica: Volaron los B-707

b) Cercana: La rutinaria de PLATINO 1 TS 60 desde SCZ; I de 09:30 a 12:00 hs. y II de 15:30 a 18:00 hs. S/N. Trip. ?.

4) Modificación del dispositivo de despliegue

- La FAS ese día ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de A-4B que operaban de GAL a SJU, para que los M-5 de SJU se trasladaran a GAL, pues la pista de GRA tenía formación de hielo cada vez más frecuentemente, a fin de ampliar en algo la muy escasa autonomia de los "DAGGER" sobre las Islas, ya que GAL está más cerca de ella que SJU, al no poder hacerlo de GRA.

En nuestro archipiélago

1) Ataques de Artillería y navales: Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestres fueron bombardeadas, durante la noche 8/9 JUN por la artillería enemiga, (zona 2 Hermanas) desde el Oeste y el fuego naval (zona BAM|MLV) desde el mar.

2) Repliegues de helicópteros al continente

- La FAA ordenó el repliegue de dos CH 47 (el H 91 y H 93) del Escuadrón helicópteros en Pto.Argentino a GRA. Incluir tripulaciones y cargas. Informe misión. Causa o apreciación. Dep. INO 06:05 Arr. GRA? La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 ft sobre obstáculos) para evitar ser detectados. Llevaban tambores de combustible a bordo, de los cuales iban bombeando a los tanques de combustible del helicóptero. Ate-

82

rrizaron en una isla en emergencia. (Ampliar que es una misión muy interesante).

3) Dos cruces de ARA

- Dos F-28:

LV MAL que arribaron a MLV 19:09 hs.
LV GOM " " " 19:29 hs.

4) Daños a un GR3

- Informó RI 3 que a las 11:00 hs. un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y aparentemente averiado. Los británicos (Libro AWSA.pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del FLT LT MURDO MAC LEOD que debió bajar su tren de aterrizaje (en el PAL) con el sistema de emergencia. "Tenía 6 o 7 agujeros en el avión y cortadas líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselaje".

5) Coordinación para el Apoyo Aéreo Directo

- Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (My NAVARRO, Jefe del Escuadrón Aeromóvil)) en el Puesto de Comando de Pto. Argentino coordinó con el Ejército Argentino una salida de IA-58 en AAD predispuesta para el día siguiente.

El Día 10 de Junio de 1982 (JUEVES)

La situación en nuestras Islas Malvinas

El enemigo

892. Todo el esfuerzo bélico enemigo se concentró sobre nuestras defensas de Pto. Argentino. En su accionar terrestre el enemigo presionó, con fuego de artillería las posiciones del RI4 en la zona Mte. Kent y Longdom. En su accionar aéreo, fueron detectadas 34 PAC (a partir 08:15), y varios ataques a objetivos terrestres sobre nuestros sectores del BIM 5, C/GA 3, RI 7 y la BAM MLV. Mientras que, desde el mar, continuó su fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores. También desde helicópteros realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad. Ese día los GR 3 continuaron operando con bombas (1000 Lbs.) láser guiadas aunque no lograron lanzarlas debido a la inexistencia de OCAA especializados en la iluminación láser del blanco. En general, no recibieron mayores requerimientos para el AAD.

Nuestras acciones (AAD)

893. Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. Nuestra artillería combatió activamente. Ese día, al amanecer, se cumplió la salida de 3-IA58, predispuesta (coordinada el día anterior) y cuyo objetivo era: posiciones de artillería enemiga en Mte. Kent y MURRELL Bridge. Nuestra artillería señalizó la zona del OM. Los 3 IA58 - 1er.Ten. MICHELOUD, 1er.Ten. AYERDI y Ten. MORALES despegaron 08:28 de BAM MLV y siete minutos despúes atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm.. Se registraron algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres a su BAM MLV (08:45), el Nro. 1 S/N pero el 2 con impacto de armas livianas en el plano derecho y el 3 en el fuselaje (Anexo PIV-II-27 - Diario de Guerra Escdn PUCARA).

La meteorología

894. Fue la siguiente:

1) Area del continente: Pasaje de una onda frontal durante la mañana que produjo precipitaciones en la zona Norte de Sta. Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 Km.

2) Area Malvinas: Nublado 3 a 5/8 de Sc con techos de 200 a 600 mt. 6 a 7/8 Ac. As. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de 10 Km y no se registraron fenómenos significativos.

La situación de la FAS

895. Ese día concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción del TOAS, apoyo de fuego cercano a Mte. Kent y redespliegue de sus escuadrones de A-4B a SJU.

1) <u>Interdicción del TOAS</u>: Esta operación, como días anteriores, se cumplió mediante el sistema compuesto por (Anexo PIV-VII-2):

- TC-91 Vcom. PAULIK - Vcom. CID - My. OVIEDO.

- TC-92 Vcom. CASTIELLA - My. BARONI - My. ROSALES.

- 2 B-707 (E y R lejana) que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.

- 2/4 MK 62 [illegible] para BOH en estado de alerta en TRE u GAL.

- 1 LR HS 125 para OCAT.

- "Ese día la exploración de los B-707, observó, sin embargo, la presencia del enemigo aéreo. A las 13:10 (FL 390) avistó tres aviones (aparentemente uno grande y dos pequeños) a la latitud de Bs. As. (longitud ?) que se dirigían con rumbo estimado 210 Grados. El CFAS apreció entonces un ataque de VULCAN al archipiélago, a producirse entre 14:15/14:30 hs. y de inmediado ordenó el alerta a sus BAM de SJU-GRA, GAL y CRV y emitió las OOFF 1306 y 1307 - MIII - de GAL para intercepción de dichos aviones en el archipiélago; así:

a) OF 1306 - 2 MIII -CONDOR- 2 MATRA/MAGIC. TRip. Cap. ARNAU, Cap. GONZALEZ, Desp. GAL 13:37.

b) OF 1307 - 2 MIII -DAGA- 2 MATRA/MAGIC. Trip. My. SANCHEZ, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 13:54.

- La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas y buena meteorología a FL 310 Grados sobre Estrecho San Carlos (CONDOR 14:15; DAGA 14:35) enlazando Radar MLV quien les informó que había dos PAC, una sobre Mte. Kent (FL 180) y otra sobre San Carlos, volando muy bajo. Colocaron rumbo 310 al mismo FL, luego permanecieron en espera (090 Grados / 270 Grados) sin noticias del Vulcan. A las 14:40 (CONDR) y 15:10 (DAGA) se retiraron sin otra novedad y siempre a FL 310. Regresaron a GAL donde arribaron 15:18 (Cóndor) y 15:37 (Daga) S/N. El CFAS llegó a la conclusión de que se trató de 2 aviones Harrier y un reabastecedor (probable Victor) en traslado (ferry) de Ascensión a un PAL alejado de Radar MLV.

2) <u>Apoyo aéreo directo a Mte. Kent</u>

- Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de comando en la zona de Mte. Kent, la FAS concibió una salida de MK 62 para bombardeo horizontal nocturno a dicha área. Ordenó así:

a) OF 1308 - 2 MK 62 -TIGRE- 5 MK 17 - Trip. Cap. BERTOLDI, Cap. SANCHEZ, 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ. Desp. TRE, 21:39, no decoló numeral por fallas técnicas.

b) OF 1309 - 2 MK 62 -LEON- 2 MK 17 - Trip. Cap. MARTINEZ VILLADA, My. ESCUDERO, 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNI--NO. Desp. TRE 21:39, tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

- Ambos guías formaron una sección (TIGRE) y se dirigieron ABA a Punto 1 (51 Grados, 26 minutos, S / 57 Grados, 42 minutos, W). En proximidades de ésa posición avistaron 5 luces sobre el agua con movimientos N/S y luego a 55 NM detectaron otras dos fuertes luces amarillas. Su OM era la ladera S/O de Mte. Kent (51 Grados, 41 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W) a las 23:00 hs. Dirigiéndose al P2 (51 Grados, 34 minutos, S / 57 Grados, 44 minutos, W) y ya enlazados con Radar MLV (CINTA) éste ordenó el regreso inmediato por ecos en el radial 302 INO y otros móviles al N (20 NM) apreciados como PAC. Regresaron los TIGRES sin alcanzar el OM, a TRE donde Arr. 00:40/5.

3) Redespliegue de escuadrillas A-4B

- La FAS, ya desde el día anterior había iniciado el traslado del sistema A-4B a la BAM SJU a los efectos de dejar libre a BAM GAL para continuar con los MIII y traer los MV de SJU a GAL dado que desde SJU es mucha la disntancia (SJU - MLV), lo que dejaba muy poco márgen de combustible. Ese día se reunió en SJU a todos los A-4B en servicio.

4) La E y R cercana

a) 2 secciones de IA 58 desde BAM SCZ.

- OF 1333 -BAGRE- Trip. ? - 15:30/17:00

- Of 1336 -NAHUEL- Trip. ? - 14:00/15:30

b) El rutinario TS 60, desde BAM SCZ.

- OF 152 -PLATINO I- Trip. ? - 09:30/12:00

- OF 153 -PLATINO II- Trip. ? - 15:00/18:00

(cuál era el circuito que patrullaban ?)

5) Un cruce C-13Ø que no pudo llegar

a) Ese día se concretó un nuevo y arriesgado cruce C-13Ø que por razones tácticas no pudo aterrizar en MLV, a pesar de haber volado Ø6:1Ø hs.

* TC 65 -MARTE- Trip. (Confirmar) Vcom. DEMARCO, My. - MACLAY, Cap. MARTEARENA, S.Aux. FARINA, C.P. RULLI, S.A. CASTILLO, S.Aux. CORTEZ. Desp. CRV 14:3Ø, no aterrizó MLV por situación táctica, Arr. CRV 2Ø:3Ø, volando Ø6:1Ø hs. S/N. Ampliar con manifiesto de carga y PAX.

b) Asimismo ese día intentó un cruce ARA (F-28 LV MAL) que Desp. GRA 18:Ø3 pero no arribó a BAM MLV, retornando a su Base

El Día 11 de Junio de 1982 (VIERNES)

La situación en Puerto Argentino

El enemigo

896. Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino con el ataque -en la noche de ese día- a los Montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello durante el día, incrementaron su presión sobre nuestras defensas mediante el uso intensivo de artillería, aviones en ataques a objetivos terrestres, principalmente a nuestra BAM MLV (08:30) o Moody Brook (16:01), e incluso helicópteros, uno de los cuales aproximándose desde Bahía Anunciación lanzó cohetes filoguiados sobre el Puesto de Comando del TOM (impactó a 150 m.) y otro fallido que cayó en la rada del Puerto, próximo a nuestro buque Ba. Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos al continente.
Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y Aéreo diurno sobre Pto. Howard. (11:10).
Dice la RN en su libro FAW (Escdn 1 (F) de la RAF abordo del HERMES):
"El 11 jun fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony HARPER (XZ 997) y Nick GILCHRIST (XW 919) decolaron del "Hermes" a las 08:22 para un ataque con bombas láser guiadas sobre Pto. Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 Jerry ~~Pook~~ (XV 789) y Mike Beech (XZ 992) retornó 20 minutos después, pues el 789 tenía fallas IFF. Alrededor de dos horas después, Ross Boyens (XZ 982) y John Rochfort (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero solo con cañones (Aden).
Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 133) siguieron a las 11:50 con un ataque a Mte. HARRIET mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchrist (XZ 997) abandonaron el PAL a las 15:10 con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Pto. Argentino.
Peter Squire (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas 1.000 lbs. para un ataque a emplazamientos de ametralladoras argentinas, cerca de Mte. - LONGDON. Les dispararon 3 misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft. arriba del GR3 de Harris. Una enervante experiencia !.

- Relato My. OLIVA: "Uno de los ataque con cohetes filogniados desde helicóptero fue realizado al Puesto de Comando Conjunto y el cohete impactó a unos 100/150 mts. sobre el agua (estábamos varios allí y el Vcom. CATALA y Brigadier ALEGRIA o GILOBERT vieron el impacto desde una ventana). Apartair de ese momento, el lugar dejó de ser Puesto de Comando y Conjunto, cada Fuerza instaló nuevos P.C. en lugares diferentes (Pasé a desempeñarse como Oficial de Enlace con Ejército, General JOFRE)

95

Inicio de la batalla terrestre final

897. El enemigo desde sus posiciones en el cerco a Pto. Argentino (Anexo gráfico y descripción de AI) inició la I fase de la batalla; pero para nuestra historia de la Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas, nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1er.Ten. MICHELOUD, redactó en su informe de ese día (11-jun) (Anexo PIV-III-2):

> "Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticia JUAN PABLO II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche. Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dió tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. Aún estando fuera buscando protección, apreciamos que un obús de ésa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por Kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.
> Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vcom. GIMENEZ ORTIZ, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de su construcción así se le había dado en llamar.
> Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había encontrado adentro".

La meteorología

898. En MLV los QAM (Anexo) mostraban tiempo parcialmente nublado 4/6 de Cb/Cl y Sc entre 200/600 mts. Temp. 2 a 3 Grados C. Vientos suaves del NO

899. Ese día la FAS no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Solamente se desarrollaron misiones de E y R y del Puente Aéreo.

1) Exploración y Reconocimiento (Anexo PIV-VII-3)

a) Lejano: Dos B-707 TC-93 Trip. Vcom. MONTENEGRO / Vcom. GENOLET. Desp. SJU 11:20 hs Arr. CRV 15:40 hs. TC-92 Trip. Vcom. ARGUELLES / My. BARBERO / Cap. ZARATE. Desp.

EZE 05:50 hs. Arr. PAL 14:10 hs.

b) Cercano: Se desarrolló desde BAM SCZ mediante dos sistemas:

- PLATINO II - 1 TS 60 - Trip. ? - zona ?. Desp. 09:30. Arr. 12:00.

- NAHUEL - 2 IA 58 (Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR) en ruta GAL-MLV hasta 150 NM. Desp. 15:00 hs. Arr. 16:30 hs.

2) Puente aéreo

- A pesar de la desesperante situación táctica en Pto. Argentino, ese día la FAS ejecutó un valioso cruce. También lo hizo un F-28 de ARA.

a) C-130 - TC 64 - Trip. My. PALAZZI, Vcom. SANCHOTENA, Vcom. TRIBIANI, S.Aux. ROMERO, C.P. TORRES, S.P. AREVALO, S.P. SANCHEZ. Desp. GAL 15:35. Arr. MLV 18:12. Desp. MLV 18:28. Arr. CRV 22:10 S/N.

- Relato My. PALAZZI: "El TC-64 despeó de CRV con 15.000 kgs. de munición 155 mm. y embarcó en GAL 44 PAX (relevo A.Aé.). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caiado hacia la derecha. Pese a la resistencia que ofrecía el rozamiento de la llanta sobre la pista para que el avión incrementara la velocidad y alcanzara la de despegue, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la VMC, lográndose el despegue".

b) F-28 ARA - LV DIM - Desp. GRA 17:42 - Arr. MLV 19:13. Desp. MLV 19:28 - Arr. S/N. (Ultimo cruce ARA).

Las Tácticas de las PAC

900. Respecto a estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro heroico -y milagroso- puente aéreo.
Dice el libro FAW de la RN:

- "El 11-junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harriers, imaginada en un (desesperado) esfuerzo para interceptar los continuos raids de los C-130 argentinos a Pto. Stan-

86

ley. Los 4 aviones se instalarian juntos (mismo nivel) en una posición de PAC, desde allí una sección se apartaria descendiendo rápidamente a bajo nivel y se instalaria en la Bahia Reina Carlota, en la costa Oeste de la Gran Malvina. La PAC restante, a mediano nivel retornaria normalmente al "INVINCIBLE" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularia por la Bahia (Reina Carlota) esperando que apareciara el C-130. Cuando fuera necesario esta Sección iria a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) seria visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hércules se veria tentado a decolar de, o dirigirse a Pto. Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVINCIBLE. Un C-130 del GlT se las arregló para aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 ese anochecer y un F-28 de ARA a las 19:13Hs.

El Día 12 de Junio de 1982 (SABADO)

La situación en el archipiélago

9Ø1. Al comenzar ese día, el enemigo terrestre inició su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando principalmente desde el Oeste (Monte LONGDON y Two Sisters) produciéndose, en la vanguardia, recios contactos cuerpo a cuerpo. Murió en uno de ellos, el Tte. RAMOS (EA) "por la acción de armas blancas del enemigo" (Ø2:45).
Los ingleses no sólo usaron su infantería sino que fueron apoyados eficientemente por el fuego naval y la artillería de campaña. También, por el Norte (DRUNKEN ROCK), aparecieron treinta (3Ø) vehículos tipo "Scorpion", en direcci'on a Mte. Longdon.

9Ø2. Nuestras fuerzas, en el frente Oeste se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería (CA 3) mantuvo su eficiente accionar (CÑ 155 mm) sobre zona N de Monte Kent y N de North BASIM (posiciones de artillería enemiga), batió asimismo un helicóptero enemigo (16:ØØ hs). Entre las Ø4:3Ø, de ese día y las Ø8:ØØ del día siguiente, nuestra gloriosa artillería (EA) consumió aproximadamente 2.5ØØ proyectiles (Anexo "Conclusiones Comisión CALVI") efectuando numerosos cambios de posición.

9Ø3. Nuestra defensa terrestre, se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

9Ø4. El avance enemigo desde el Sur Oeste (Mte. HARRIET) logró avances significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

9Ø5. Mientras el Enemigo avanzaba en el terreno, nuestras defensas costeras lanzaron un Exocet MM (Ø3:42) contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funcionó todo el mecanismo (excepto la explosión del misil) produciéndose el impacto en la popa de la Fragata HMS "GLAMORGAN" (a 18mm al Sur) que destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más

- "Del Libro "Cartas de un Marino Inglés", de David Tinker (Pág. 22): En la noche del 11 al 12 de Junio, el "GLAMORGAN" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las Ø6:ØØ hs., como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto. Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet atacante y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flota-

ción del GLAMORGAN -lo que hubiera causado su hundimiento- el misil dió de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina".
Trece hombres perdieron la vida: David TINKER, Teniente de Navío (25 a~PHnos); Michael ADCOCK, suboficial (34 años); Colin VICKERS, Suboficial (33 años); Mark HENDERSON, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (20 años); Brian HINGE, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (24 años); David LEE, Ingeniero Mecánico Interino (35 años); Kelvin Mc CULLUM, Ingeniero Montador Per. (25 años); Terry PERKINS, Ingeniero Mecánico Marino (19 años); Tony SILLENCE, Cocinero Jefe (26 Años); Mark SAMBLES, Cocinero Jefe (29 Años); Brian EASTON, Cocinero (24 años); Brian MALCOLM, Cocinero (22 años); John STROOD, Camarero (20 años); los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51 Grados, 50 minutos, 50 segundos S / 53 Grados, 31 minutos, 80 segundos, W.; a doscientos ochenta y ocho kilometros hacia el este de las Islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio".

- Relato My. OLIVA: "El Exocet fue orientado y corregido por el Radar de F.A.A. y asimismo, el momento del disparo el blanco estuvo en distancia, fue bridado por los mismos operadores". (Ampliar con Vcom. SILVA o personal que allí se desempeñó).

La Aviación Enemiga

906. La Fleet Air Arm, ejecutó misiones de ataque a nuestras posiciones de atillería y a nuestra BAM MLV y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas de nuestra infantería y uno de ellos [el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod] retornó al "HERMES" casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando F/S (Anexo AWSA pág. 203).

907. Un Vulcan, operando desde Ascensión (FLT LT. (RAF) WITHERS) alcanzó Puerto Argentino y bombardeó nuestra BAM MLV a las 05:50, con bombas de explosión aérea. Podemos leer en el diario de guerra de N/Art. Antiaérea 3a. Bat. "06:00: ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a 40 m. de separación".
"06:50 explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero". (Anexo Diario de Guerra 3a Bat.).

Requerimiento

908. Desde el TOM se requiere a la FAS apoyo aéreo "masivo" sin precisar posiciones. Posteriormente, se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.

- Relato My. OLIVA: "Estos requerimientos provenían de

Ejército, pero todos eran imprecisos porque ni ellos sabían qué había que atacar. Pedían bombardeos para batir extensas zonas, que para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.
Normalmente, el apoyo aéreo era lo primero que solicitaban, sin analizar que podían hacer ellos.
A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos así obtenidos, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento".

La meteorología

909. Es la siguiente:

1) Area del Continente: Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado con nubes medias y altas; vientos entre 5 y 20 Km. del sector N.

2) Area de Malvinas: durante las primeras horas del día estuvo afectada por un sistema de baja presión que produjo techos entre 200 y 300 mts con lloviznas y vientos leves del sector N/NO. A partir del mediodía, rápida mejoría de las condiciones con nubosidad media quebrada y favorable para las operaciones.

El accionar de la FAS

910. A lo largo de todo el día (Anexo PIV-VII-4):

1) Primeras salidas

- En las primeras horas del día y en base a los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó 2 secciones de MK 62 para atacar posiciones enemigas en 51 Grados, 44 minutos, S / 58 Grados, 10 minutos, W (Bluff Cove) en BOH..

a) OF 1310 -TAURO- 2 MK 62 - 4 x 1.000 lts - BTR - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) My. VIVAS, 1er.Ten. ROCCO. (2) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. Desp. GAL 00:20. Iniciaron navegación baja y a 35 NM antes de la Isla San José, al eyectar los tanque externos, se desprendió solamente uno (en el Nro.) quedando el avión asimétrico.
Debió entonces retornar la sección a GAL donde arribaron, sin otra novedad a las 01:56 el Nro. 1 y 01:59 el Tauro 2.

- Relato My. VIVAS: " Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El vuelo se realizó a 1.000 pies desde 240 millas de las islas para pasar por debajo de las células convectivas, fué necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al Oeste de Puerto Argentino desde el Sur, a

ambos aviones les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo que regresamos a GAL".

b) OF 1311 - ACUARIO - 2 MK 62 - 2 MK 17 - AOT en Bluff Cove. Trip. (1) Cap. FREIJO, 1er.Ten. DUBROCA. (2) Cap. BREDESTON, Ten. MONDINO. Desp. GAL 00:22 y 10 NM afuera el Nro. 1 regresó (a TRE) por instrumentos navegación F/S. Siguió solo el Cap. BREDESTON y su navegador y alcanzó el OM a las 01:20 hs. (El único de los 4 Canberras) y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto. Este avión lamentablemente no llevaba las 4 bombas MK 17 ordenadas (sino solamente dos), debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo a lo ordenado. Sobre el OM encontraron St 700/800mt. Estiman que lanzaron a 5 NM al Oeste del OM a FL 1.500 ft dejaron la isla, pusieron 210 grados durante 60 NM, luego 280 grados y proa GAL. El regreso de este noble bombardero, se produjo S/N. Arr. a GAL 02:20.

2) Operaciones de la tarde y nocturnas

- A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde PORT HARRIET y sobre ellas la FAS lanzó las siguientes operaciones:

a) Reabastecedores: Dos KC 130 -OMBU-.

- OMBU 1 Vcom. PESSANA - Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ.

- OMBU 2 Vcom. PRICE, My. BRIEND, Cap. BILMEZIS.

- Ambos KC 130 Desp. GAL 12:40 y se dirigieron a PCRA (53 Grados, 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W). Luego de reabastecer a las escuadrillas ALFA de A-4B y COLA (2 A-4Q-ARA) retornaron a GAL 15:30.

b) Caza - Bombarderos

- OF 1312 - 4 A-4B -ALFA- 3 BRP - AOT - Artillería en PORT HARRIET HOUSE (51 Grados, 44 minutos, 05 segundos S / 58 Grados, 00 minutos, 50 segundos W). Trip. Cap. BERGAMASCHI C-207, Alf. BARRIONUEVO C-236, Ten. ROBLEDO C-230, Ten. OSSES C-224. Desp. desde su reciente asiento SJU a las 14:00 y se dirigieron al PCRA. Antes de arribar a dicho PCRA se volvió el Nro. 4 (OSSES) por fallas presurización; al efectuarse el REV el Jefe Ella comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares y también regresó. Siguió la sección a cargo del Nro. 3 (ROBLEDO) y se dirigieron al Pl en 52 Grados, 10 minutos, S / 57 Grados, 45 minutos, W. Pero antes de arribar al mismo el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas por lo que decidió

regresar. El Alf. BARRIONUEVO, su numeral, lo acompaño en el regreso, arribando a SJU a las 16:30 Hs.

- OF 1314 - 4 A-4B -PARIS- 3 BRP - AON - Buques en Estrecho de San Carlos. Despega el Nro. 1 a las 15:20. Trip. Cap. CARBALLO C-221. Inmediatamente después intentó el Nro 2 (Ten. RINKE) pero abortó el despegue por luz de fuego encendida y enganchó barrera. Esta situación demoró el Desp. de la 2da. Sección (Nro. 3 Ten. GALVEZ, Nro. 4 Alf. GOMEZ). Mientras retiraban el avión enganchado en barrera pasaban los minutos generándose problemas que demoraron la oportunidad técnica, lo cual indujo a Operaciones BAM a cancelar la misión. El Nro. 1 realizó una misión de reconocimiento dentro de la zona de exclusión a su solicitud y bajo órdenes de su Jefe de Escuadrón Vcom. ZINI, encontrando un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes razante sobre el mismo e informó a su base solicitando autorización para atacarlo. Le fué denegada por temor a un error y se le envió al aterrizaje.
Arr. SJU: 17:00 Hs.

- A-4Q (ARA) - 2 A-4Q -COLA- Desp. GRA 13:35 y reabastecieron del OMBU, dirigiéndose al OM, pero en proximidades de Ba. Elefante, avistaron una PAC, eyectaron cargas externas y regresaron S/N ~~a~~ GRA.

c) Bombarderos livianos: Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet (al que no habían llegado los CB) el Comando de la FAS intentó entonces alcanzarlos, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Canberra MK 62, así ordenó:

- OF 1315 - 3 MK 62 -ROMA- 4 MK 17 - BTR Artillería 51 Grados, 00 minutos, S / 57 Grados, 30 minutos, W - G 15 R Grados 200. Trip.: (1) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO; (2) 1er.Ten. HEREDIA, 1er.Ten. GEREZ, (3) no decoló por avión F/S (Equipo de Comunicaciones) Desp. GAL 19:01 y se dirigió al punto de descenso, desde allí - sur del Estrecho San Carlos - regresaron por:

  * Observar al frente fuego de misiles_ (Inf. BAM GAL).

  * Falla del radar altímetro del avión Nro. 1 impidió saber la altura en vuelo bajo el mar. El numeral no pasó de guía por ser un MK-64 doble comando, que por diseño no posee ese instrumento.

  * Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf. Comando FAS).

9R

* Consumo combustible mayor (Inf. CFAS).

* Bajas temperaturas y vuelo en nubes congeló parte ext. de cabina (Inf. CFAS)

* Dificualtad - en el Nro. 2 - para visualizar al guía (Inf. CFAS)

- Arr. a GAL a las 20:26/28 S/N.

- OF 1316 - 3 MK 62 -BERLIN- 4 MK 17 - BTR - Artillería (51 Grados, 00 minutos s / 57 Grados, 30 minutos, W - G15 - R Grados 200). Trip. : (1) Cap. MARTINEZ VILLADA, 1er.Ten. PAGANO. (2) Cap. GARCIA PUEBLA, 1er.Ten. SEGAT. (3) no decoló por avión F/S. La sección 1 y 2 decoló GAL 23:02 y arribados al Punto descenso regresaron: el Nro. 1 por falla bomba baja y tanque 3 F/S y generador taquímetro. Arr. GAL 00:23. El Nro. 2 (ver relato Libro Capitán CARBALLO) continuó al OM por el Norte del Estrecho de San Carlos, allí observó un buque tipo hospital con luces. Luego al N de Puerto Argentino (30 / 40 NM) observó un buque (luces ténues) que apreció era una Fragata o Destructor. Divisó las luces de Puerto Argentino, corrigió su navegación (el Doppler fallaba) y alcanzó el OM lanzando sus bombas a 1000 ft y 390 Kt. Radar MLV le informó que tenía una PAC en sus inmediaciones (Monte Kent) y aparentemente lo perseguía.
Observó las explosiones de sus bombas y fuego al Oeste de Monte Kent. La PAC lo perdió y el glorioso Canberra escapó, con trasvase asimétrico, no eyectó los tanques. Tuvo formación de hielo en planos, bombas y cabina. Y así Arr. a GAL 01:29.

d) OCAT / FENIX: OF 2340 - HS 125 -RANQUEL- CRV - MDP - Prevista para guiar AON en Atlántico meridional. Trip. Ten. POGGI, Vcom. TORRES. Se canceló.

f) Cruce a BAM MLV: Ese día estaban previstos dos cruces en C-130, los aviones cargados con importantes y urgentes pertrechos (desde medicamentos hasta municiones, radáres y cohetes - Anexo Manif. Carga) necesarios en la batalla que vivía Pto. Argentino. Pero esta misma situación táctica, tan próximma a la pista de nuestra BAM, dificultaba la aproximación y arribo de nuestros C-130.
A las 04:40 el CFAS ordenó la suspensión del cruce que debía realizar el TC 65. Este cruce se cumplió al día siguiente constituyéndose en él último del conflicto.
En horas de la tarde, el TC-66 -indicativo LANZA, logró efectivizar el cruce. Trip. Vcom. CABANILLAS, My. MARTINEZ, Vcom. SPERANZA, S.A. RYDZIK, S.Aux. BRESSAN, S.A. PAJON, S.P. PLACENCIA. Desp. GAL 16:30, Arr. MLV 19:10. Desp. MLV 19:50, Arr. GAL 22:10. En el diario de guerra del Escdn. VYCA MLV se lee día: "20:10 sale el LANZA

perseguido por un Harrier, se le da radial de salida por el sur. El LANZA se pierde en el 120 Grados, 30 NM con el bandido en 085 Grados 55 NM con R Grados 270 Grados. Aparentemente LANZA no fue detectado por radar".
También el ler.Ten. MICHELOUD, piloto del Escdn Pucará, en BAM MLV, puso en su informe: "Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap. BENITEZ y yo.
Nuestro deseo era quedarnos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces ya a esta altura del partido. Esa noche. tras gran revuelo de personal y ambulancias aterrizó magistralmente en la oscuridad y sin más faros que el de rodaje, sin otras balizas que las reflectantes, el C-130. Para nuestro nerviosismo, se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de 40 minutos desde su arribo al despegue".
"En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos en su mayoría, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Despues comenzaron las maniobras con "G". Luego nos enteraríamos que había dos helicópteros para emboscarnos". "Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia, donde al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, despues de haber estado en el infierno, pero increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal y no nos hubiéramos negado ni por un instante en regresar de inmediato".

El Día 13 de Junio de 1982 (DOMINGO)

EL ULTIMO DIA DE GLORIA DE LA F.A.A. EN MALVINAS

La meteorología

- Area del Continente: Un centro de baja presión situado al norte de la provincia de Chubut con desplazamientos S.E.- produjo abundante nubosidad media y baja estratiforme en TRE con techos entre 100 y 300 mts., la visibilidad reducida de 5 a 8 Km., con precipitaciones.
  La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjó actividad convectiva dispersa en la costa y el mar con chaparrones de agua nieve.

- Area de Malvinas: El cielo se presentó nublado 5/7 octavos de Cn, St y Acs, registrándose chaparrones aislados de nieve, buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 m. La temperatura entre 0 Grado C en la noche y 6 Grados C al mediodía.

La situación en el TOM

911. El enemigo terrestre ya tenía a la vista la población de Pto. Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

- Harriet - Tumbledown.
- Longdon - Wireless Ridge.
- Murrell - Cortley Hill.

912. Además una columna de 1.000 hombres y 30 vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpión y Land Rover) avanzaba por la Península de Fresynet con dirección Sur.

913. A las 09:00 el enemigo terrestre había conquistado los objetivos de Tumbledown y Wireless Ridge.

914. Nuestra artillería (GA 3 y GA Aerot. 4) tiró en forma casi ininterrumpida sobre las posiciones enemigas (fuego de contra baterías) en North Basin, Mte. Longdon y Drunken Rocks, también apoyaron el combate del BIM 5 y R17. Desde sus posiciones, nuestros artilleros vieron el repliegue de parte de nuestra infantería que en forma desordenada se retiraba de la primera línea.

915. Llegó a Montevideo el Buque hospital Británico HERALD con 61 heridos ingleses que luego fueron evacuados en aviones de transporte RAF a GB.

916. Comenzaron a repatriarse 1.015 prisioneros argentinos en buque Piloto ALSINA y MIHANIVICH (EA 807 - FAA 195 y ARA 13).

917. Ese día el enemigo aéreo empleó con éxito la bomba PAVEWAY (láser guiada), que había intentado operar el día anterior, iluminando lasércamente el blanco desde otro avión y que había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un PC infantería Argentina en las laderas del Mte.Longdon. El ECA es el Mj. Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por toss-bombing. No hubo impacto directo en el primer ataque, pero fue repetido y alcanzó al balnco con impacto directo.
Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook (posición de artillería Argentina).

1) Primeros cruces del día (Anexo P-IV-VII-5)

a) C-130 - TC 65 - (COBRE) - Trip. My. BOLZI, Cap. SAMPIETRO, My. VILA ORESTE, C.P. CAMINO, C.P. FRAIRE, S.Aux. OVEJERO y S.Aux. SALZANO. Desp. CRV 01:23 - Arr. MLV 06:05. Mientras descargaba un cañón 155 mm. y munición, el aeropuerto fue bombardeado con artillería naval. Desp. MLV 06:30 (Fue atacado con A.Ae. enemiga) y Arr. GAL 08:00 y en CRV a las 09:30 S/N.

b) Hubo otro C-130 (TORO) - Trip. Cap. BORCHERT. que se volvió a las 03:00 por falla técnica. volando 03:50 hs. (Confirmar y ampliar Trip. Ad. etc.).

2) Los reabastecedores

- 2 KC-130 -PIEDRA-. Trip. Vcom. LITRENTA, Cap. DISTEFFANIS, My. MENSI. (2) Vcom. PESANA, Cap. VACCARO, Vcom. GOMEZ. Ambos Desp. GAL a las 09:18 y se dirigieron al PCRA (49 Grados, 00 minutos, S - 64 Grados, 00 minutos, W) ida y 50 Grados 00 minutos, S / 65 Grados, 00 minutos, W, al regreso de los A-4B.
El reabastecedor del Vcom. LITRENTA, recuperó un A-4B (NENE 4, Alf. DELLEPIANE) que regresaba sin combustible intentando llegar a su Base; enganchó con 0 combustible (a mitad del mar) y así fue llevado acoplado hasta BAM SJU. Los KC Arr. GAL a las 14:23.

3) El sistema Halcón (A-4B)

a) OF 1319 - 4 A-4B -NENE "C"- 3 BRP - Tropas Monte DOS HERMANAS - Desp. SJU a las 10:30 - Trip. (1) Cap. ZELAYA C-230, (2) Ten. GELARDI C-227, (3) Ten. CERVERA C-212, (4) Alf. DELLEPIANE C-221. En el REV regresó el guía por absorción de combustible en la turbina, la Ella quedó a cargo del Nro. 3 Ten. CERVERA y partieron hacia el OM, donde llegaron detrás de la Ella CHISPA. Hicieronn la corrida, casi en línea con dicha Ella, de N a S. observando lanzamiento y efectuando el propio.
Observaron tropas y helicópteros y unos módulos de gran tamaño verde oscuro (PC) a los que dirigieron su armamento (bombas).

En el escape, rasante, el Alf. DELLEPIANE, vió un helicóptero Sea King a su izquierda y arriba, lo atacó pero le salió un disparo únicamente (Incluir el relato inglés, libro FAW -Sea King Sqdn). Con rumbo 33 Grados/34 Grados vió otro, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar. CERVERA por su parte, también luego del lanzamiento, atacó con cañones (que funcionaron) helicópteros en tierra y en vuelo, estimando impactos. Salieron por derecha al tiempo que recibieron información de MLV de PACs al N de San Carlos FL 180 y otra C/Fitz Roy. Alf. DELLEPIANE eyectó tanques y voló en zig-zag con rumbo 360 Grados hasta salida de ls Isla Soledad, luego puso rumbo 290 Grados, localizando una fragata detenida en boca norte Estrecho San Carlos. Colocó luego Rumbo 250 grados, voló 20 minutos más y se dirigió al REV con FL 420. El Alf. DELLEPIANE observó que su escaso combustible remanente no alcanzaba para llegar al KC, lo informó y éste (Vcom. LITRENTA) se lanzó hacia Malvinas (a 50 NM Gran Malvina) a buscarlo. En efecto se encontraron y el pequeño gran halcón (su turbina próxima a detenerse) agitado pero resuelto, enganchó y reabasteció, regresando todos a BAM SJU. Arr. 13:40 hs.

b) OF 1320 - 4 A-4B -CHISPA "C"- 3 BRP - Tropas Monte Dos Hermanas - Desp. SJU 10:41 - Trip. (1) Cap. VARELA C-222, (2) Ten. ROCA C-250, (3) Ten. MAYOR C-235, (4) Alf. MORONI C-237. Desp. 10:30, navegación y REV normal. Llegó primero que NENE al OM por lo que éstos lo siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (PC) FFTT (estaba en ellos Gen. J. MOORE y J. THOMPSON y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Mte. Dos Hermanas. El Nro. 2 observó explosión bombas guía, observaron helicópteros y tropas en tierra. Al salir divisaron y atacaron a dos Sea King, al parecer sin daños. Escaparon y avistaron dos misiles dirigidos al guía, que éste evadió. YA al N del Estrecho avistaron misma fragata que Nene. Fueron informados por CIC MLV de las PACs existentes. Retornaron y Arr. SJU a las 13:30 hs.

4) Sistema Dagger M5 Gallegos

a) A-515 OF 1317 - 3 M5 - 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Desp. GAL 11:10 - Trip. (1) Cap. MAFFEIS, (2) Ten. VALENTE, (3) 1er.Ten. CALLEJO. Luego del Desp. regresó el Nro. 3 por fallas retracción tren aterrizaje. En ruta encontraron 4/5 Cb con precipitaciones que reducían ~~visibilidad~~. En (Isla San Jorge) avistaron (a 90 Grados) una PAC enemiga y un helicóptero Sea King. Apreciaron que de continuar quedarían adelante de la PAC. El guía eyectó bombas, el numeral bombas y tanques y emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la PAC. Arr. GAL 12:50.

b) OF 1318 - 3 M5 -GAUCHO- 2 BRP - Ladera Monte Longdon. Trip. (1) Cap. DIMEGLIO, (2) 1er.Ten. ROMAN, (3) Ten.

AGUIRRE (este último no decoló por falla frenos). (1) y (2) Desp. GAL 11:13. En ruta encontraron 6/8 NS con lluvia que los obligaron a desviarse de ruta, lo que los desorientó .
Próximos a las islas encontraron un helicóptero SEA LINK en 52 Grados, 00 minutos S / 59 Grados, 00 minutos, W, en vuelo rasante - R 040 - La sección ayectó cargas externas y se dispuso a atacarlo. El helicóptero ejecutó maniobras evasivas habilmente y eludió los dos pasajes de cañones que hicieron los integrantes de la sección. (Se trataba del Sea Link XZ 233 - Pil. Lt. C.H. Clayton, de la Fragata CARDIFF operando en el Estrecho de San CArlos). Regresaron a GAL donde arribaron S/N 13:00 hs.
Dice el libro FAW de la RN:

- "La fragata "CARDIFF" relevó a la "EXETER" como CIC en el Estrecho de San Carlos, el 13-jun, un día que iba a ser memorable para su helicóptero: Mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 NM hacia el sur del Estrecho, armado con un misil SEA SKUA, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que todo estaba normal. Sin embargo, un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Gpo. 6) entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida -sin éxito- desde atrás del XZ 233. El piloto del helicóptero (Lt. C.H. CLAYTON) inmediatamente viró a babor y picó hasta nivel del mar, mientras el segundo Dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente.
  CLAYTON, intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del Dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía, disminuía su velocidad, permitiéndole mantener al Dagger a su frente y a la vista. El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se dispersó cerca de 80 mts.
  Habiendo gastado toda su minición el Dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Link observó el área por el segundo avión.
  Lo localizaron a estribor en una suave picada, volando directamente hacia el Linx. Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el Dagger. Esta situación (frente a frente) duró hasta que los dos estuvieron a 100 yardas de distancia, cuando el Dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.
  Sus proyectiles de cañón no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se aprecia que pasaron por encima del helicóptero. Los dos Daggers argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo, hacia el Continente".

Q2

5) <u>El Sistema Dagger GRA / MIII GAL</u>

- Se previeron seis salidas M5/GRA con escolta MIII / GAL.

a) <u>Cobertura</u>. OF 1325 - 2 MIII -TRITON - Matra/Magic Cobertura Puerto Argentino. Trip. Cap. ARNAU, Cap. BALLESTEROS. Desp. GAL 15:13. La sección arribó a la Isla San José (FL ?) escuchando el enlace de Radar MLV y las Ellas M5.
Ya en enlace TRITON-MLV y sobre Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados (FL ?) por MLV con R Grados 360 para interceptar una PAC que MLV estima a 40 NM. Manteniendo dicho rumbo y con radar de a bordo no hicieron contacto con ninguna PAC.
Escucharon comunicación M5/MLV requiriendo cobertura o abandonaban misión. Al no confirmar avistaje con radar propio MLV ordenó R Grados 180 Grados y regresaron. Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. Al regreso el Nro. 2 Arr. en GRA (16:48) por falla trasvase de combustible mient[illegible]as [illegible] el N[illegible] [illegible] las 17:04.

b) [illegible] objet[illegible]s te[illegible] [illegible]4 [illegible] -VU[illegible]CANO- 2 BRP - [illegible] en [illegible] Trip. [illegible] Cap. [illegible], (2) 1er.Ten. AN[illegible]ON[illegible], (3) Cap. ROBLES, (Este [illegible] no decoló por TEC), (Es destacable que el Cap ROBLES, [illegible] ver que no podía despegar en su avión, solicitó al 1er Ten ANTONIETTI que le diera el suyo pero no fué autorizado) Desp. GRA 15:15.
Al enlazar con MLV la sección fue considerada enemiga. Solucionado (Cómo ?) (Procedimiento ?) les informaron que había una PAC a 40 NM y luego a 30 NM ordena R Grados 180. En instantes el Radar aún tenía enlace con TRITON (cobertura) y ordenó (o fue decisión de VULCANO ?) escape. La met. en el OM: 6/8 SC y Cu impedía visualizarlo. Regreso (a Fl) Informó de interferencia en frecuencia enlace Rdr que no les permitió recibir instrucciones escape. Arr. GRA a las 16:42 S/N.

c) <u>Ataque objetivos terrestres</u>: OF 1323 - 3 M5 -ZEUS- 2 BRP Artillería en Port Harriet. Trip. (1) Cap. ROHDE, (2) 1er.Ten. GABARI, (3) Cap. MORENO, (este último no desp. por lesionarse una mano) Desp. GRA 15:16. A 60 NM del objetivo el Nro. 2 regresa por oscilación. 300 RPM en turbina. El Nro. 1 prosigue en enlace Rr MLV como el anterior es considerado enemigo (qué pasaba ?) Se le informa de la PAC a 33 NM.
El guía (solo) convencido que no tiene cobertura aborta aproximación escapa y regresa (eyectó bombas ?). Arr. GRA a las 16:42.

- Relato Cap. JANETT: "OF 1324 VULCANO - OF 1323 ZEUS Se conformo una Ella. entre las dos OOFF.
La Escuadrilla estuvo compuesta por: Cap. RODHE, 1er.Ten. GABARI, Cap. JANETT y 1er.Ten. ANTONIETTI.

6

En razon de haberse ordenado un cambio de ataque bajo, por ataque en altura, mientras se estaba efectuando la inspección exterior a los aviones, se estaba cambiando la espoleta de la bomba del Cap. JANETT por parte del S.Aux. MIRANDA, Pedro Prudencio (Mec Arm 13124) engancha este involuntariamente su manga de la campera en la misma iniciandose y actuando con valor y decisión, da la alarma para desalojar la zona y comienza a desenroscarla, lograndolo en forma exitosa, sacandola de la bomba, en el preciso instante que se iniciaba el tren de fuego, que al no encontrarse dentro de lal bomba no inicio la explosión, que de haberl,o hecho, hubiera producido estragos -cuatro aviones estacionados a la par, en plataforma, detras polvorin de campaña; planta de aerocombustible cercana e instalaciones de la Jefatura de Aerodromo. Lugar donde se encontraba CIC y Sala de Pilotos, que solo podria haber sido atribuido a una acción de sabotaje.

Es de destacar que el mencionado Suboficial tuvo tres actuaciones destacadas de esta indole; La Primera, fue quien desarmo las bombas activadas, que no explotaron en el ARA Formosa, efectuando lun Raid azaroso en bote de goma hasta el buque en las afueras de Rio Grande. La Segunda, desarmado de bombas esparcidas por la pista de Rio Grande al haber eyectado el Piloto de A-4Q, que se despistó en la misma y q~~ue~~ se eyecto en forma no exitosa al no abrirse el paracaidas del asiento eyectable por cartuchos vencidos, produciendose su decesxo y en La Tercera, instancia el hecho mencionado anteriormente, que lo enaltecen por su valor, integridad y arrojo.

En el cumplimiento de la OFF, con el despegue de los cuatro aviones y tripulantes mencionados, se aprodujo en el trayecto de ida, al novedad de tironeo de motor en el numeral Nro 2, ler.Ten. GABARI, al cual se lel ordeno regresar en forma individual.

La identificación con radar MLV fué positiva, y que ante la presencia de PAC británicas que concurrian a la intercepción ordeno EA cambio de rumbo a 180 Grados, alejandonos de la zona con mayor consumo de combustible, sumado a las condiciones meteorológicas de no poder identificar el blanco, la Ella. decide regreso a Rio Grande, se mantuvo buen enlace con el radar a pesar de escuchar interferencias, recien allí se pregunto por el numeral Nro. 2 que había sido abandonado a su suerte y que se encontraba próximo al aterrizaje.

No se eyectaron cargas".

- Relato ler.Ten. GABARI: "OF 1323 y OF 1324. Debido a las fallas técnicas la Ella. después del despegue quedó conformada así: 1 Cap. RODHE, 2 ler.Ten. GABARI, 3 Cap. JANETT, 4 Ten. ANTONIETTI.

Para evitar la PAC que estaba a 250 conectamos PC para ascenader a 350, aquí comienzo a tener oscilaciones de GTR y cortó la PC, conectándola luego en forma alternada para no alejarme demasiado de la Ella. Al ver las Islas cubiertas y el radar que ordena que pongamos R 180 Grados, informó la novedad al Jefe de Ella y me ordena regresar.
Al hacer el viraje por izquierda (hacia el Norte) veo una Sección de M-III que llegaba para realizar escolta.
Hubo mucha interferencia en VHF en todas las frecuencias de enlace con el radar".

6) <u>Segundo Cruce</u> (y último de la FAS en el conflicto)

- C-130 -PATO- Trip. Cap. BORCHERT, Cap. DAGUERRE, Com. MELA, C.P. SOSA. S.Aux. CASTELLINI. S.A. CARABAJAL, S.Aux. PAOLONI. Desp. CRV 15:30 transporte cañón Berta y munición 155. Arr. MLV 20:00. Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV:

"19:00 Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar"

"19:10 Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm. y munición"

"19:30 Alarma roja, el Hércules está en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla".

"20:00 Se va el Hércules"

"Según el informe FAS este glorioso C-130 Desp. MLV 21:10 y Arr. CRV 00:40 del 14 jun 82".

7) <u>Cruce frustrado de ARA</u>: A las 18:32 Desp. GRA un F-28 (LV-DIM) que no entró en MLV.

8) <u>Los Sistemas A-4C y M-5 / AON</u>

- Estuvieron previstas (15:30 hs.) las siguientes salidas ese día para AON (Buques en Ba. Anunciación) cuya ejecución no fue ordenada por falta de confirmación de blancos y carència de reabastecedores (empleándose en el regreso de los A-4B).

a) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PICO

b) 3 M-5 - GRA - 2 BRP - PALA

c) 3 M-5 - GRA - 3 BRP - FACON

9) <u>El sistema MK 62 (con cobertura M III)</u> (el último ataque de la FAS)

- Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Pto. Argentino, la FAS, lanzó su ataque final -nocturno- con el heroico sistema MK 62.
La Sección de Canberra [BACO fue acompañada con escolta de M III (PLUTON)]. Veamos el detalle:

a) OF 1326 - 2 MK 62 - BACO - 5 MK-17 de 1.000 lbs c/u con espoleta SSQ - BOH sobre Port Harriet House (51 Grados, 39 minutos, S / 58 Grados, 08 minutos, W). Trip. (1) Cap. PASTRAN, Cap. CASADO. (2) 1er.Ten. RIVOLIER, 1er.Ten. ANNINO. Desp. GAL 21:35. Se dirigieron a 52 Grados, 30 minutos S / 60 Grados, 40 minutos W, luego a Punta Aguda y al Oeste de Monte Kent.En la aproximación al lanzamiento (de S a N) el Nro. 1 se desvió un poco al E y el 2 lo perdió de vista, sobrepasándolo y llegando antes al OM (que confirmó con su Doppler y las indicaciones del Radar MLV) lanzó sus bombas y viró a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas. Hasta ese instante no existía fuego A.Ae, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción antiaérea. Fue en ese momento cuando el Nro. 1 sobrevolaba el OM y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fue alcanzado por un misil que destruyó parte de su avión, entrando en tirabuzón chato. El piloto -Cap. PASTRAN- logró eyectarse, no así el navegador -Cap. CASADO- que cayó y se estrelló con los restos de su avión. (El Cap. PASTRAN cayó en el mar -próximo a la costa, infló su bote que fue arrastrado a ella, desembarcó y fue hecho prisionero).
El Nro. 2 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y chaff mientras escapaba (FL 410 ó 41.000 ft) hacia el oeste. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Pto. Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo suscitado provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 NM al Este que luego se alejó a 85 NM). Ya voladas 60 NM en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía pues lo había perdido en pantalla, le respondió que no.
Se alejó de MLV con la satisfacción de haber cumplido con su misión; sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos (Moore-Wilson-Thompson).
El BACO 2 Arr. GAL 00:03, misión cumplida. Es decir, este BACO 2 aterrizó en GAL a las 00:03 del día 14-jun-82, constituyéndose en el último avión de combate argentino (FAS) que operó en la Batalla Aérea de Malvinas.

b) OF 1327 - 2 MIII -PLUTON- Matra/Magic - Cobertura - Pto. Argentino. Trip. My. SANCHEZ, Cap. GONZALEZ. Desp. GAL 21:50. Luego del enlace con MLV (FL ?) se efectuó guiado con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, informando que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de BACO hasta el lanzamiento de las bombas.
Se visualizó cañoneo a Pto. Argentino e iluminación de

94

faro de buque, probablemente a Ba. Anunciación.Luego del ataque se observó intenso fuego de A.Ae. y/o misiles, alguno de ellos explotaron abajo y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informó que tenía a los dos BACOS, el Nro. 1 con radial 180 Grados y al Nro. 2 con radial 130 Grados separados 40 NM.
El enemigo continuó con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, porque al alejarse hacia el Este, la potencia de la misma disminuyó. Se comprobó que en los últimos aviones con 2 equipos de VHF es efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra. Fué destacable la tranquilidad de la Sección BACO durante el cumplimiento de esta misión.

-**NOTA:** La versión británica (FAW-RN)

"La última acción significativa del conflicto para el 800 Sqdn tuvo lugar en la noche 13/14 Junio. Fue lanzada (desde el HERMES) a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 a causa de ecos desde el SW. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba.
En la segunda ocasión los aviones se dirigían al N al Oeste de Pto. Stanley.
Los aviones eran una sección de Canberras (Gpo 2) con una escolta de 2 MIII (Gpo ().
A las 22:55 estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de "Exeter" y "Cardiff".
Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harriers) Mike BLISSER fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del EXETER impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Cap. Roberto PASTRAN) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap. Fernando Juan CASADO) no pudo hacerlo y murió. La "CARDIFF" había disparado a los MIII pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos".

9) La E y R lejana

- Incluir, si hubo, actividad B-707 y Tigre.

10) El Sistema Pucará

a) En BAM MLV

- (del diario de Guerra Escdn. Pucará).

"Se preparan los aviones (IA 58) para un probable ataque y recuperación en el continente.

A-532 (Impactos en los alerones y arreglado con Poxipol)

A-549 (Problemas electrónicos de armamento)

A-522 (En servicio)

A-515 (En servicio)

"Colocándoles 2 tanques de 318 lts. en la Aero 20 y un TE 2 con 3.3 LAU en la Aero 7A por avión.

b) <u>En el Continente</u>:

- La Ella. "NAHUEL" - Trip. Cap. VILA / Ten. MANZUR / Ten. RUSSO / Ten. GALVAN. Desp. de SCZ a GAL en horas de la tarde.
  Se estaba analizando la posibilidad de ejecutar -desde GAL y en combinación con el sistema MK-62- un ataque, con napalm a la zona de Monte Kent -Fitzroy por parte de 4 IA-58-. Se realizaría este día 13 con las últimas luces y en combinación con la salida -BACO (OF 1326)-. Pero por razones de horario se postergó para el día siguiente, 14 de junio, que tampoco se realizó por el cese del fuego.

25

El Día 14 de Junio de 1982 (LUNES)

La situación

918. Ese día -el mas penoso y triste de nuestra historia- ofreció muy pocos hechos positivos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gen. británico JEREMY MOORE que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS (especialmente los últimos días en que había apreciado "in visu" los ataques de los A-4B y MK 62 sobre su Puesto de Comando en Mte. Kent y Port Harriet) y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA (Ver informe Br. CASTELLANO y Vcom. MIARI) (Anexo PIV-VII-6)..

Las actividades de la FAS

919. Fueron las siguientes:

1) Ejecución de la E y R lejano

a) 06:30 despegó de PAL el TRONO 2, un B-707. Trip. y demás datos incluir.

2) Misiones previstas (predispuestas)

- A pesar de las informaciones que daban la certeza de la rendición, el Cdo. FAS, mantenía la previsión de ataques nocturnos con MK 62 y escolta de M III.

Así estaban previstas:

a) OF 1328 -TERO- 3 MK 62

b) OF 1329 -MARTE- 2 M-III

- Pero no fue ordenada su ejecución en base a la información transmitida al Cdo. FAS.

NOTA: También estaban previstas salidas de aviones A-4B "skyhawk" desde BAM San Julián, las que estuvieron a punto de despegar.

920. Las informaciones que recibió el Cdo. FAS. (del diario de Guerra FAS).

1) 07:35. " Se restablece el contacto radial con MLV. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. MLV considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas".

2) 10:48." El Brigadier CASTELLANO informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunica-

ciones".

3) 11:50." El Cte. FAS - Brig. E.H. CRESPO - en una reunión con todos los oficiales de este Comando les informa sobre la situación que se está viviendo en MLV, las declaraciones del Brig. CASTELLANO y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político".

4) 19:30. " El Brig. CRESPO informa, después de haber hablado con el Brig. CASTELLANO que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el Gen. MENENDEZ y el Comandante inglés".

921. <u>Del diario de guerra del Escuadrón PUCARA (MLV)</u>

- "14-jun-82 Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuerto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres. Aproximadamente a las 11:00 se comenta sobre el cese del fuego. El personal de Pilotos se aloja en la casa de víveres".

922. <u>Del diario de guerra del Gl AA (MLV)</u>

- 05:00 Alarma gris.

- 08:00 Viene el My. y nos da la situación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

- 10:00 Empieza el repliegue de los de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines (3.5 km).

- 12:00 El Brigadier Castellano habla por radio con el Brigadier Crespo.

- 15:00 Nos reunimos todos, ya no se combate.

- 16:00 Se reúnen los dos Comandantes.

923. <u>Del informe del Escuadrón VYCA-MLV</u>

- Día 14 de junio:

"00:23 hs. " Bombardean los Canberra por el Cerro Kent. Se suspende el libro para ser enviado al Continente".

Fdo. 1er.Ten. MAZZOCHI

924. <u>Del diario de Guerra del TOAS</u>

- Día 14-junio:

"13:40 hs. " Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: "Shore side flag flies over Stanley". (La bandera -británica- flamea sobre Stanley, del lado de la costa).

925. QAM INO

- 14/10:00 jun 82
  Visibilidad ilimitada
  Techo: 5 Sc/600
  Temp.: 1 Grado
  Pto. rocío: 10 Grados
  Viento: 150 Grados / 05 Kt.

LA GRAN LECCION DEL CONFLICTO: EL HOMBRE

926. Nuestros combatientes, apenas serenados sus espíritus, escribieron -entre sus infinitos informes- reflexiones como éstas:

- "51. EL PERSONAL debe ser la preocupación fundamental de la Institución; por su condición de HOMBRE y por ser el elemento sin el cual cualquier instrumento o material, por más sofisticado que sea, puede perder su total capacidad operativa si el individuo que tiene que operarlo no se encuentra en las condiciones necesarias para su operación".

  "52. Como resultado de lo anterior el PERSONAL, elemento fundamental de toda Fuerza Armada, debe ser el principio y fin de todo el esfuerzo para que su rendimiento sea acorde con los medios de que dispone, de por sí recuperables en menor tiempo y a un menor costo".

  (Del informe final del Mayor Carlos TOMBA al Jefe del Componente Aéreo Malvinas).

EL COMBATIENTE COMO DESPRENDIMIENTO ARMADO

927. "Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece: en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo Escuadrón, etc. representa en sí mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de sí, el espíritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente, si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre él todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalternos, civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.
Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le

da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficaz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él".
Resumiendo, toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dan una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la verbalización no fecunda y se preguntará si todo su país y toda su Fuerza tiene la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto que hagan válida la ofrenda que realiza".
Lo deseable, lo imprecindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la llevan a actuar en el área de su responsabilidad específica de defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece".
Como todo hombre tiene miedo; para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamental importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza)".

* (Del informe final del Mayor Héctor Mario PERGOLINI al JEJE DEL LCOMPONENTE AEREO MALVINAS).

928. O sea que si deseamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

* "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral, en el momento supremo del combate".

929. Y, finalmente, recordamos las sencillas palabras que inserta como conclusión, en su Informe el R.P. PACHECO, Capellán de la FAA en MALVINAS:

* "El área religiosa debe ser considerada tan importante como las demás. Aparte de las convicciones de nuestras Fuerzas Armadas y especialmente de la gran mayoría de nuestros soldados, esa atención religiosa robustece al combatiente y tranquiliza a su familia, que se sabe unida a él por la oración".

* "Los ingleses traían 3 Capellanes católicos y 4 anglicanos. Como nada en ellos es improvisado, se puede suponer que es necesario el apoyo espiritual en cualquier tropa del mundo".

930. Y acordemos que lo que aconseja el RP PACHECO, está rotundamente confirmado por este oficial (My. Gustavo PIUMA JUSTO) combatiente, cazador, que escribió:

* "Pasamos ya más de seis años de aquellos aconteci-

mientos, veo las cosas desde otra perspectiva y siento que puedo evaluar cada una de las circunstancias con mayor serenidad. El tiempo suaviza asperezas y sirve para atenuar y colocar en su justa y verdadera armonía aquellas vibraciones del cuerpo y del espíritu experimentadas cuando la sucesión de hechos inesperados no me permitían siquiera vislumbrar el desenlace.

- En primer lugar, en pleno vuelo la misión encomendada, me sentía inmerso en una tremenda soledad. La inmensidad del cielo y del mar austral enclaustraban mi espíritu y me hacían sentir más cerca de Dios o, mejor dicho, más consustanciado con lo divino que con lo humano; y de repente, como una relámpago, cruzaba por mi mente la clara certeza de que también en esos momentos, comulgaba con mi Patria y entendía la empresa en toda su plenitud.

- Porque allí estaba mi Dios y allí mi Patria, herida y mutilada. Más tarde, el infortunio de la pérdida de mi avión, mi caída a tierra, mis esfuerzos para recomponer mi situación y el heroísmo de mis Camaradas de Helicóptero y de Transporte que me rescataban; otra parte de esta historia que ha de quedar grabada en mi memoria con imperecedera vitalidad y que merece ser mostrada y difundida a los cuatro vientos de la República.

- Entonces, que es el hombre de armas ?, despúes de la guerra ?. Vuelve a ser un ciudadano común, pero esta vez, cargado con el peso de sus camaradas muertos, de los héroes que ofrendaron su vida en el combate, de los recuerdos tristes de amigos perdidos, de su propia experiencia frente al peligro, de los que quedaron y de los que volvieron. Pero por sobre todas las vivencias, su amor a Dios se agranda hasta el infinito".

931. O sea que si deamos sintetizar todas las lecciones que este conflicto nos dejó, podríamos decir:

- "Lo fundamental es EL HOMBRE: su formación y su moral en el momento del combate".

****

###

****

EL AVIADOR Y EL HALCON

- Dentro de la familia de las Falcónidas, el halcón es un ave eminentemente cazadora, apta para la práctica de un viejo arte que es la Cetrería.

- Cetrería deriva de "Cetro", es decir el báculo de los reyes y príncipes, entre quienes llegó a ser un deporte preferido. Es el arte de capturar un halcón (en lo posible pichón), criarlo, adiestrarlo para la caza y entrega de la presa al puño de su dueño, alimentarlo y aún curarlo de sus enfermedades. Es un arte antiguo cuyo origen se pierde en tiempos inmemoriales, aunque, casi con seguridad, comenzaron a practicarlo los mongoles, quienes así solucionaron en gran medida un problema, en sus largas travesías por el desierto, consistente en el peso de los alimentos que debían transportar sobre sus camellos.

- Existen dos clases de halcones: los Accipíteres, que rara vez tocan el suelo y solo se alimentan de las presas vivas que cazan, y los "Falco Vulgaris" que sí pisan y caminan sobre el suelo, generalmente comen animales muertos, por lo que son conocidos como "carroñeros". El cetrero, que en su actividad respeta siempre un "Código de Honor", prefiere, por supuesto, a los primeros.

- Halcones existen en todo el mundo y la Argentina es en ello un país privilegiado.
En nuestro país residió una década, especialmente en la Patagonia precordillerana un holandés hijo de padre alemán, Durd Kortensmeyer, ya fallecido, ornitólogo de afición. Poseía en Holanda una imprenta, tipografía y litografía. De allí proceden estas láminas de tres halcones que abundan en la Patagonia austral: el "Hieratus Pennatus", el "Accipiter Gentilis" y el "Falco Biarmicus".
Estos halcones tienen una costumbre curiosa: todos los años suelen volar a través del océano hasta las islas Malvinas. Llegados a ellas revolotean, planean y observan. Se posan sobre rocas o troncos y cazan especialmente codornices para alimentarse. Así permanecen entre una y dos semanas esperando el amaine de los vientos del suroeste, para volver al continente. Lamentablemente muchos son sorprendidos en su largo vuelo por vientos imprevistos, y, por cansancio caen y perecen en el mar, luego de su bella e inexplicable "Misión Cumplida".

- Hace aproximadamente dos años el Reino Unido de Gran Bretaña editó una serie de cuatro estampillas, la primera representando la efigie de la reina, seguida por tres halcones que habitan permanentemente nuestras islas Malvinas. Estos tres halcones son "carroñeros" y se alimentan de gaviotas y ovejas muertas...

98

- El Halcón es un animal inteligente, disciplinado, guerrero y afectuoso. Elige su hábitat (su país) de un radio de unos cincuenta kilómetros. Allí vive, caza, procrea y vigila. Si algún intruso osara penetrar en él, lo ahuyenta y aún lo mata con excepcional bravura. Si es necesario lo defiende hasta morir.

  Cría, alimenta y ayuda a la hembra y sus pichones con extremo cuidado y dedicación. Si su "familia" fuera atacada, la defiende con todo valor y bravura, y cuando vuela parece ir dejando tras de sí una estela azulada, como lo hacían nuestros pilotos durante sus vuelos en la Batalla Aérea de Nuestras Islas Malvinas, y en esa estela cree adivinarse una plegaria elevada a Dios, que quizás sea -algun día- la que reciten todos los pilotos del mundo."

****
###
****

PARTE V

EL REPLIEGUE CON HONOR DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I

LAS PREVISIONES EN EL CONTINENTE

La directiva del CAE

932. El día 15 de junio de 1982 el Comando Aéreo Estratégico emitió la Directiva «S» Repliegue 1982 (Anexo), firmada por su Comandante Brigadier Mayor HELLMUTH C. WEBER. Esta Directiva era preparatoria y preveía su ejecución cuando se la ordenara por mensaje. Tenía dos criterios básicos:

1) El personal a cargo de confeccionar el INFORME DE GUERRA (ordenado por otra Directiva Especial) no replegaría.

2) Se basaba en la experiencia obtenida en el repliegue 1978.

933. Su misión preveía «Replegar ordenada y coordinadamente los medios de las BBAAMM a sus unidades de origen y a los depósitos intermedios de materiales y armamentos en CRV y GAL. A fin de reiniciar las actividades normales (tiempo de paz) y preservar los materiales y el armamento destinado a las operaciones en tiempo de guerra.

934. En su concepto de la operación preveía dos prioridades:

1) Escuadrones Aéreos, su apoyo técnico y otros medios.

2) Comunicaciones con la FAS, alojamiento y racionamiento, seguridad y personal seleccionado para elaborar el «Informe Parcial».

935. Finalmente esta Directiva posée un Anexo, destinado a previsiones respecto a los materiales, equipos y armamentos que se almacenaran en los depósitos de GAL y CRV y en otros a crearse.
Además ordena -a la FAS- coordinar con el Comando Aéreo de Transporte y con las Unidades receptoras del material para el repliegue por modo aéreo y terrestre.

La Directiva de la FAS

936. El día 17-jun, el Comando de la FAS emitió su Directiva «Repliegue» (Anexo), basada en la ordenada por el CAE y preveía el repliegue, de los medios que se encontraban bajo su Comando y Control Operacional a sus Unidades de origen o depósitos correspondientes. Iba dirigida a las Bases Aéreas Militares de SJU-SCZ-GAL-GRA-CRV y TRE.

937. La tarea se ejecutaría en dos fases:

1) Fase 1 - Preparación (clasificación de elementos, novedades, requerimiento transporte, informe final).

2) Fase 2 - Repliegue (Prioridades: Escuadrones aéreos, armamento aéreo, apoyo técnico, seguridad y defensa, comunicaciones, Jefaturas BBAAMM y Comando FAS).

938. Esta Directiva contenía un solo Anexo (Material), que preveía tareas respecto a:

- Material Aéreo.
- Infraestructura.
- Material Terrestre.
- Combustible y lubricantes.
- Armamento.
- Transporte terrestre.
- Abastecimiento (Intendencia y Sanidad).
- Contralor de Cargos.

CAPITULO II

LA EJECUCION EN EL CONTINENTE

Los Sistemas de Armas de la FAS

939. Las previsiones para el repliegue remitidas oportunamente se pusieron en practica a partir del 19 de junio en todo el àmbito dependiente de la FAS y para el dia 20 a las 12:00 hs la situación era: (Mensaje GHO 201235 CRVOBJF):

1) El Sistema MK-62 (CANBERRA) habia sido replegado a PAR sin novedad, la columna terrestre habia partido desde GAL y via SCZ se dirigia a Paraná.

2) El Sistema IA-58 (PUCARA), sus aviones, desde SCZ habian partido rumbo a PAR, excepto uno F/S el dia 19 de junio pero debieron pernoctar en PAL por meterologia.

3) El Sistema A-4B, en SJU, se encontraba demorado por meteorologia. Posteriormente se le ordenaria mantener su despliegue hasta el 27 de junio, en que regresaron a RYD, constituyendose en el último Sistema de Armas que replegó.

4) El Sistema M-5 (DAGGER) para esta fecha, sus aviones, habian regresado a DIL, su apoyo técnico estaba en proceso de repliegue (por modo aéreo y terrestre).

5) El Sistema A-4C, al igual que los otros Escuadrones, en SJU, estaba demorado por meteorologia. Pero su regreso a DOZ iba a ser muy próximo: el dia siguiente.

6) El Sistema KC-130, que consistia de dos unidades, habia replegado una a PAL y la restante permanecia en CRV hasta el regreso de los A-4B.

7) El Escuadrón Fenix, habia replegado ya 11 aviones. Quedaban, en distintos, aeródromos 12 aviones más que replegarian en los próximos dias.

8) El Escuadrón de Busqueda y Salvamento, todavia no habia iniciado el repliegue, pero lo hacia el dia siguiente (21-jun) y escalonaria sus vuelos hasta el 24 de junio de 1982.

Se terminó de imprimir en OSFA - Departamento Gráfico año 1990

ام